Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 34 / 02. AUGUST 2023

F1: Verstappen-Sieg & Piastri-Drama

Die Geburt eines neuen Superstars

Formel 1: Szafnauer-Rauswurf

Alpine besetzt Teamleitung neu

MotoGP-Interview: Brad Binder

KTM-Star fordert Ducatis heraus

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 34

Superbike-WM: Most

Je ein Sieg für Rea, Toprak und Bautista

Formel E: Doppel-ePrix in London

Dennis feiert Titel in chaotischem Finale

GT World Challenge: Nürburgring

Mercedes-Teams jubeln in der Eifel

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Red Bull fährt auch in Spa in einer eigenen Liga **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse vom GP Belgien **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 Erdbeben bei Alpine, die Szafnauer und Co. feuern **S. 10**
Formel 1 Weitere Hintergründe aus der Königsklasse **S. 12**
Formelsport Formel 2 und Formel 3 im belgischen Spa **S. 14**
Formelsport Jake Dennis ist neuer Formel-E-Champion **S. 16**
Sportwagen AMG-Doppelsieg bei GTWC am Nürburgring **S. 18**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 20**
Rallye WM-Vorschau Finnland und weitere aktuelle News **S. 22**
Rallye Rallye-EM in Rom und Eifel Rallye Festival in Daun **S. 24**
Tourenwagen Aktuelles aus Supercars, BTCC und Co. **S. 26**
Tourenwagen Alles zur NASCAR-Rennaction in Richmond **S. 28**

Motorrad:

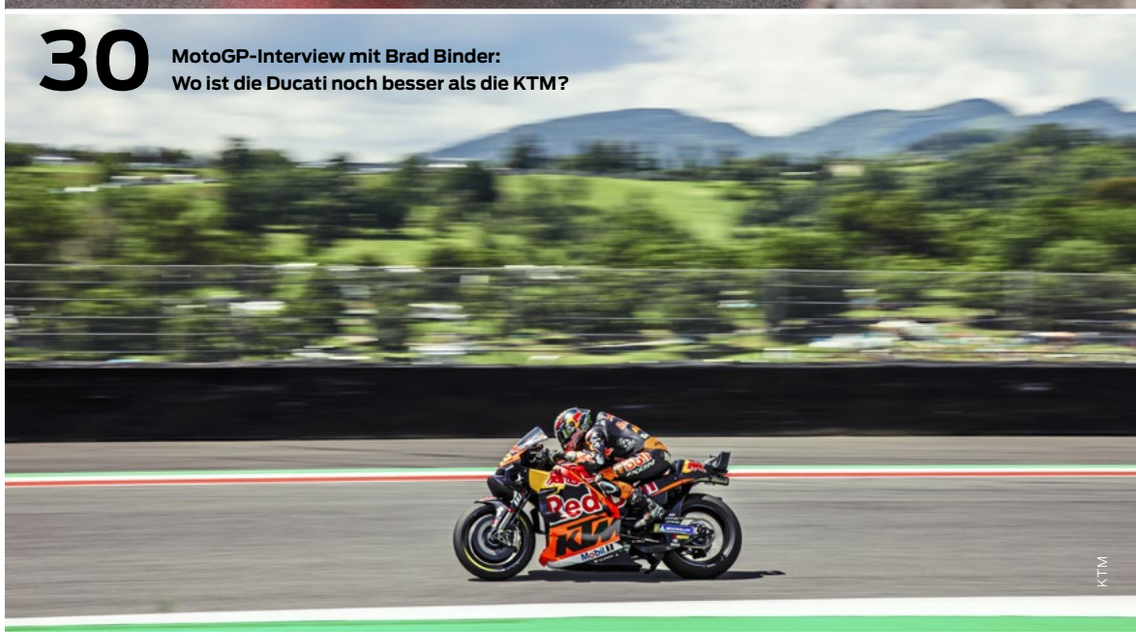
MotoGP Interview mit KTM-Werksfahrer Brad Binder **S. 30**
Motorrad-WM Aktuelle News und Vorschau Silverstone **S. 32**
Superbike-WM Viel Action und erster Saisonsieg für Rea **S. 34**
Superbike-WM Ergebnisse aus Most und weitere News **S. 36**
Historie Dieter Braun holt den 250er-WM-Titel 1973 **S. 38**
Straßensport Aktuelle News aus den seriennahen Klassen **S. 39**
Motocross-WM Febvre feiert in Finnland wieder GP-Sieg **S. 40**
Offroad Speedway-Weltcup, Hardenduro-WM und News **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

15 Formel 3 in Spa-Francorchamps: Sophia Flörsch punktet dank Reifen-Poker

XPB



30 MotoGP-Interview mit Brad Binder: Wo ist die Ducati noch besser als die KTM?

KTM

25 Eifel Rallye Festival: Motorsport zum Anfassen

SASCHA DORRENBÄCHER

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Die GT3-Klasse ersetzt 2023 die GTE-Brut in Le Mans und der WEC, weil sie für Kundensport steht. Jetzt kommen plötzlich lauter Werksteams. Was soll das?

Ein Witz. Völliger Blödsinn. Nicht nachvollziehbar.“ Das ist eine lose Aneinanderreihung von Zitaten zum Thema GT3-Klasse in Le Mans und der Sportwagen-WM aus dem GTWC-Fahrerlager am Nürburgring. Sie stammen von hochrangigen Herstellervertretern, die wir nicht zitieren können. Sie kommentieren einen Trend, der seit letzter Woche mit einer Porsche-Pressemitteilung verbrieft ist: Die Hersteller entern die neue LMGT3-Klasse der WEC mit Werks- oder Satellitenteams. Porsche kommt mit Manthey, Lambo mit Iron Lynx, Ferrari mit AF Corse, BMW mit WRT. Diese Teams gehören entweder den Herstellern oder sie setzen im Werksauftrag Autos in der Hypercar-Topklasse ein – und sind so laut Definition Werksteams.

Bevor wir das bewerten, müssen wir kurz die Uhr zurückdrehen: Seit über zwei Jahren ist klar, dass die GTE-Klasse (GT-Wagen für Werkseinsätze) in der WEC und Le Mans vor dem Aus steht. Früh war zu erkennen, dass die GT3-Klasse (GT-Wagen für Kundensport) als Ersatz einspringen muss. Weil viele Hersteller in die neue Topklasse wechseln, unterstützten sie den Switch auf GT3, mit dem Argument: Wenn wir in der Topklasse antreten, haben wir kein Geld mehr, Werksteams in der GT-Klasse zu unterstützen. Also überlassen wir das Thema GT den Kundenteams.

Aus diesem Grund gibt es keine Pro-Klasse für Werksteams in der Weltmeisterschaft. Aus diesem Grund gibt es keine Aero-Kits, wie ursprünglich vom Ausrichter ACO gefordert, denn so ein Upgrade würde die Hersteller 2,5 Millionen Euro kosten. Aus dem gleichen Grund gibt es Pro-Am-Fahrerpaarungen, mit nur einem Profi, einem Silber- und einem Bronze-Fahrer. Folglich wäre es ein Gebot der Logik, dass die GT3-Autos von Kundenteams (siehe Seite 20/21) eingesetzt werden.

Natürlich wird es immer Graubereiche geben: GT3-Hersteller nutzen seit 15 Jahren bei großen 24h-Rennen werksunterstützte Teams für „strategische“ Einsätze. Das ist verständlich und akzeptiert, allerdings geht es da immer um Gesamtsiege, und folgerichtig kamen dann vollwertige Profi-Besatzungen zum Einsatz. Doch das ist ab 2024 in der WM und in Le Mans verpönt: Man muss laut Reglement mit mindestens einem Amateur antreten. Das ist kein Fall für Werksteams, sondern für Kundenteams. Da es nicht genügend gute Bronze-Fahrer gibt, wird man welche aus dem Hut zaubern oder die raren Ausnahmen bezahlen, womit die Hersteller am Ende die gesamte WM-GT3-Chose bezahlen könnten.

Das ist atemberaubender Unfug! Der ACO könnte das unterbinden, wenn man die GT3-Teams über ein Selektions-Komitee selber bestimmt. Oder man ist konsequent und sagt: Bei nur zwei GT3-Startplätzen pro Hersteller machen wir gleich eine Pro-Klasse. Nachteil: Dann gäbe es in Le Mans keinen Platz mehr für die Amateurfahrer – die seit 100 Jahren das Rückgrat im Langstreckensport und in Le Mans sind.

Marcus Schurig
Redakteur

42 Speedway World Cup in Breslau: Team-WM-Drama bis zur letzten Runde

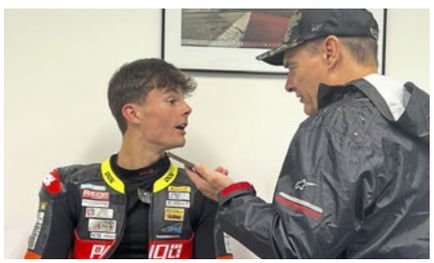
FIM/VELDHUIZEN

MSa-Paddock

DUNKLE WOLKEN ÜBER ALPINE
Der Dauerregen und die Personalpolitik bei Alpine bestimmten die Schlagzeilen in Spa-Francorchamps. Die MSa-F1-Reporter Tobias Grüner und Michael Schmidt hätten beim Grid-Foto gerne beides im Bild gehabt. Aber dann war es plötzlich trocken.

ENDLICH MAL AM MANTA-LOCH
1993 versenkten sich hier drei Opel. Rallye-Reporter Markus Stier schaffte es beim Eifel Festival endlich mal zum Tatort. Den Namen „Manta-Loch“ erfand einst der Vater von DRM-Fotograf Sascha Dörrenbächer.

EIFEL: HALB WINTER, HALB SOMMER
Obwohl der GTWC-Lauf am Nürburgring erstmals Ende Juli stattfand, sank das Thermometer nachts unter die Zehn-Grad-Marke. Das halbe Fahrerlager trug Wollmützen, nicht so MSa-Reporter Marcus Schurig.



MIT NEUEM SIEGER FEIERN
MSa-Reporter Imre Paulovits war bei der Superbike-WM in Most und konnte so den Premiere-Sieg von Lennox Lehmann in der Supersport-300-WM mitfeiern und ihn gleich zum Siegerinterview bitten.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zwei-Klassen-Ge

Max Verstappen fährt weiter in einer eigenen Liga. Sergio Pérez machte in Spa den fünften Red-Bull-Doppelsieg des Jahres perfekt. Ferrari nahm immerhin einen Pokal mit nach Hause. McLaren musste einen kleinen Rückschlag hinnehmen.

Von: **Tobias Grüner**

Warum gab es Stunk am Red-Bull-Funk?

Bei Max Verstappen läuft es weiter wie am Schnürchen. Zählt man die Sprints dazu, feierte der Weltmeister in Spa bereits die Siege neun und zehn in Folge. „Man muss Max jetzt schon mit den Allergrößten in eine Kategorie stellen“, lobte Red-Bull-Sportchef Helmut Marko seinen Schützling. Beim Heimspiel in Belgien konnte auch eine Getriebestrafe und die Rückversetzung auf Startplatz 6 nichts am gewohnten Ergebnis ändern.

Schon in Runde 17 war mit Sergio Pérez der letzte Gegner niedergerungen. Viel Gegenwehr gab es dabei aber nicht. „Es hat mich gewundert, dass es so lange gedauert hat, bis Max vorne lag“, scherzte Teamchef Christian Horner. „Er hätte wohl auch vom letzten Startplatz gewonnen“, fügte Marko staunend an.

Nach dem Rennen mussten die Verantwortlichen allerdings auch ein paar kritische Fragen zur Kommunikation des WM-Spitzenreiters mit Renningenieur Gianpiero Lambiase beantworten. Der Brite hatte seinen Schützling ein paar Mal harsch zurechtgewiesen.

Laut Horner dürfe man nicht zu viel in die Funksprüche interpretieren: „Manchmal fliegen die Funken. Aber Max ist ein Fahrer, der sich schnell wieder beruhigt. Er ist ein anspruchsvoller Kunde. Da muss man einen starken Charakter haben, um gegenzuhalten. Gianpiero ist streng, aber fair. Es gibt großes Vertrauen und viel Respekt zwischen den beiden.“

Laut Marko gehe es die meiste Zeit darum, den ehrgeizigen Piloten einzubremsen: „Der Ingenieur steht im Spannungsfeld. Er hat jede Menge Sachen auf seinem Kopfhörer. Ihm werden Informationen zugefüttert, die Max nicht hat und die er nicht immer eins zu eins weitergeben kann. Da muss manchmal codiert geantwortet werden. Wenn man die Details kennt, dann ist das fachlich manchmal eine sehr komplexe Unterhaltung. Und das bei vollem Renntempo.“

Ein Streitpunkt in Spa war Verstappens Idee, mit einem Extra-Stopp am Ende den Bonuspunkt für die schnellste Runde zu sammeln. Doch dieser Vorschlag traf auf wenig Begeisterung am Kommandostand. „Wir wollten nicht zu gierig sein. Wegen des einen Punktes bekommt hier keiner schlaflose Nächte“, winkte Horner ab. In den Schlussrunden öffnete Verstappen die Lücke zu Verfolger Pérez dann aber doch auf 22,3 Sekunden. „Ich habe Gianpiero gefragt, ob Max versucht, den Boxenstopp herauszufahren. Aber er hat mir versichert, dass Max im Schongang unterwegs war. Alle Werte lagen im grünen Bereich.“

Warum war Ferrari wieder zweite Kraft?

Die Auf-und-Ab-Saison von Ferrari ging auf der Ardennen-Achterbahn weiter. Mit Rang 3 von Charles Leclerc konnte die Scuderia endlich mal wieder glänzen. Teamchef Frédéric Vasseur nimmt die Formschwankungen mit Galgenhumor: „Letzte Woche in Budapest ging die Welt unter. Ich musste Fragen beantworten, warum McLaren fliegt und wir dumm aussehen. Jetzt sind wir wieder vor ihnen.“

Dass Ferrari plötzlich wieder die zweite Kraft war, lag vor allem am Layout und den Reifen. Der Traditionskurs von Spa ist traditionell ein starker Kurs für die Italiener. Er passte offenbar auch dieses Mal ins Profil des SF-23. Und im Gegensatz zu früheren Rennen hatte Ferrari auch das Reifenthema im Griff: „Wenn man wie wir in Spa ein schnelles Auto hat, müssen die Fahrer nicht so viel pushen. Und wenn sie nicht pushen, schont das die Reifen“, erklärte Vasseur.

Max Verstappen bildet mit dem Red Bull RB19 aktuell eine unschlagbare Einheit. Auch Teamkollege Pérez kann nicht mehr mithalten

WILHELM

Leclerc gewann das Duell gegen Hamilton um den letzten Podestplatz. Durch den Sainz-Ausfall machte Ferrari aber keine Punkte gut auf Mercedes

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

sellschaft

WILHELM

MOTORSPORT IMAGES

Im Sprint war Oscar Piastri noch der gefeierte Held. Im Rennen ging dem McLaren-Rookie in der La-Source-Haarnadel innen der Platz aus

Wie gut hat das Mercedes-Upgrade funktioniert?

Ferrari half auch, dass die Konkurrenz nicht ihr bestes Wochenende erwischte. Dabei hatte sich Mercedes mit dem großen Seitenkasten-Upgrade viel ausgerechnet. Der Regen im Training und das Sprint-Format verhinderten aber eine fundierte Erprobung der neuen Teile.

Mercedes wurde außerdem von einem Problem überrascht, das schon abgehakt schien. Das Auto fiel in den schnellen Passagen ins Bouncing zurück. „Für uns war Blanchimont eine echte Kurve. Unsere Fahrer mussten vom Gas“, erzählte Teamchef Toto Wolff. Ob das eine Folge des Upgrades war, muss noch untersucht werden. „Vielleicht brauchen wir am Unterboden noch etwas Feintuning, aber prinzipiell sind wir mit dem Upgrade auf dem richtigen Weg.“

Wer war schuld an der Startkollision?

Nach einigen Glanzwochen war McLaren am Sonntag in Spa kein Anwärter auf einen Podestplatz. Oscar Piastri, der mit Rang 2 am verregneten Sprint-Samstag noch für eine kleine Sensation gesorgt hatte, war schnell raus aus der Verlosung. Bei der Anfahrt auf die erste Kurve versuchte der Rookie auf der Innenseite zu attackieren. Doch Carlos Sainz zog rüber und klemmte Piastri zwischen sich und der Bande ein. Dabei ging die Aufhängung des McLaren zu Bruch.

„Ich hatte meine Nase schon neben ihm und kam nicht mehr raus aus der Falle“, klagte Piastri. Unfallgegner Sainz wies die Anschuldigungen zurück: „In dieser Situation muss er zurückstecken, wenn er an meinem Hinterrad hängt. Es ist ja nicht meine Aufgabe, ihn einfach durchzulassen.“ Ein kleiner Verbremser des Ferrari zuvor habe bei der Kollision keine Rolle gespielt. „Ich habe trotzdem den Scheitelpunkt getroffen“, betonte Sainz. Die FIA-Kommissare sahen es als normalen Rennunfall und verzichteten auf Strafen.

Sainz schleppte sich noch bis zur 23. Runde. In seinem Seitenkasten klaffte ein großes Loch, das den Abtrieb um fünf Prozent reduzierte. „Auch die Balance hatte gelitten“, warf Vasseur ein. Sainz fiel hoffnungslos zurück, musste aber trotzdem auf der Piste ausharren. „Wir haben auf einen Schauer und eine rote Flagge gehofft, um das Auto in der Unterbrechung zu reparieren. Aber dann kamen nur ein paar Tropfen“, erklärte Vasseur.

Warum war Lando Norris zu Beginn so langsam?

Nach dem Ausfall von Piastri vermutete manch einer auch beim zweiten McLaren von Lando Norris einen Defekt in der Anfangsphase. Der Brite war von Startplatz 7 losgefahren, wurde aber schon bis Runde fünf auf Rang 11 durchgereicht. Da zog der Kommandostand die Reißleine und holte das Auto an die Box.

Grund für die schlechte Pace war der zu große Heckflügel, wie Teamchef Andrea Stella später erklärte: „Wegen des hohen Luftwiderstands wurde Lando auf der Geraden ständig überholt. Im kurvigen Mittelsektor konnte er seinen Abtriebsvorteil nicht ausspielen, weil ständig Autos vor ihm lagen. Wir mussten ihn also mit einem frühen Stopp aus dem Verkehr holen.“

Durch den Service hatte Norris zwar freie Bahn, wurde aber nicht schneller. McLaren hatte als einziges Team die harten Reifen ausgepackt. Die boten bei den kühlen Bedingungen aber nur wenig Grip. Norris fiel auf Rang 16 zurück und wurde in der 17. Runde direkt zum zweiten Mal reingerufen, was ihn ganz ans Ende des Feldes warf.

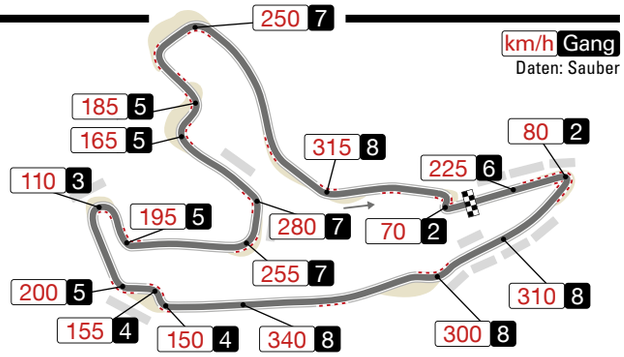
Trotz eines langen dritten Stints über 27 Runden gab es dieses Mal Soft-Reifen. „Dass sie durchgehalten haben, lag auch am Wetter. Auf der feuchten Bahn nach dem kurzen Schauer wurden die Reifen geschont. Die Softs waren unter diesen Bedingungen zudem deutlich schneller als die Mediums. So konnte Lando ein paar Plätze gutmachen.“ Der Pilot streichelte seine Gummis bis ins Ziel und rutschte dabei immer weiter nach vorne. Am Ende konnte Platz 7 noch als gelungene Schadensbegrenzung bezeichnet werden. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP BELGIEN: 12. VON 22 LÄUFEN, 30. JULI 2023

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**7,004 km**
Runden:	**44**
Distanz:	**308,052 km**
Zuschauer:	**135 000**
Wetter:	**18 Grad, bedeckt**
Topspeed Rennen:	**355,1 km/h (Gasly)**
Gangwechsel/Runde:	**58**
Vollastanteil:	**73 %**
Pole-Position ->1. Kurve:	**150 m**
Safety-Car-Phasen:	**0**
Führungswechsel:	**3**



FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	10	314
2.	Pérez	2	189
3.	Alonso		149
4.	Hamilton		148
5.	Leclerc		99
6.	Russell		99
7.	Sainz		92
8.	Norris		69
9.	Stroll		47
10.	Ocon		35
11.	Piastri		34
12.	Gasly		22
13.	Albon		11
14.	Hülkenberg		9
15.	Bottas		5
16.	Zhou		4
17.	Tsunoda		3
18.	Magnussen		2
19.	Sargeant		0
20.	De Vries		0
21.	Ricciardo		0

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	12	503
2.	Mercedes		247
3.	Aston Martin		196
4.	Ferrari		191
5.	McLaren		103
6.	Alpine		57
7.	Williams		11
8.	Haas		11
9.	Alfa Romeo		9
10.	Alpha Tauri		3

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	10:2
Hamilton – Russell	7:5
Leclerc – Sainz	7:5
Norris – Piastri	10:2
Gasly – Ocon	6:6
Ricciardo – Tsunoda	1:1
Alonso – Stroll	10:2
Albon – Sargeant	12:0
Bottas – Zhou	7:5
Hülkenberg – Magnussen	9:3

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	44/30[1]	1:22.30,450 min = 224,017 km/h	1.48,922 min
2.	**Pérez**	44/12	+ 22,305 s	1.50,308 min
3.	**Leclerc**	44	+ 32,259 s	1.50,436 min
4.	**Hamilton**	44	+ 49,671 s	1.47,305 min
5.	**Alonso**	44	+ 56,184 s	1.50,938 min
6.	**Russell**	44	+ 1.03,101 min	1.50,603 min
7.	**Norris**	44	+ 1.13,719 min	1.51,682 min
8.	**Ocon**	44	+ 1.14,719 min	1.50,439 min
9.	**Stroll**	44	+ 1.19,340 min	1.51,297 min
10.	**Tsunoda**	44	+ 1.20,221 min	1.51,394 min
11.	**Gasly**	44	+ 1.23,084 min	1.50,911 min
12.	**Bottas**	44	+ 1.25,191 min	1.50,515 min
13.	**Zhou**	44	+ 1.35,441 min	1.50,188 min
14.	**Albon**	44	+ 1.36,184 min	1.49,841 min
15.	**Magnussen**	44	+ 1.41,754 min	1.50,993 min
16.	**Ricciardo**	44	+ 1.43,071 min	1.50,994 min
17.	**Sargeant**	44	+ 1.44,476 min	1.50,486 min
18.	**Hülkenberg**	44	+ 1.50,450 min	1.49,906 min
19.	**Sainz**	23	Aufgabe (P 19)	
20.	**Piastri**	0	Unfall (P 6)	

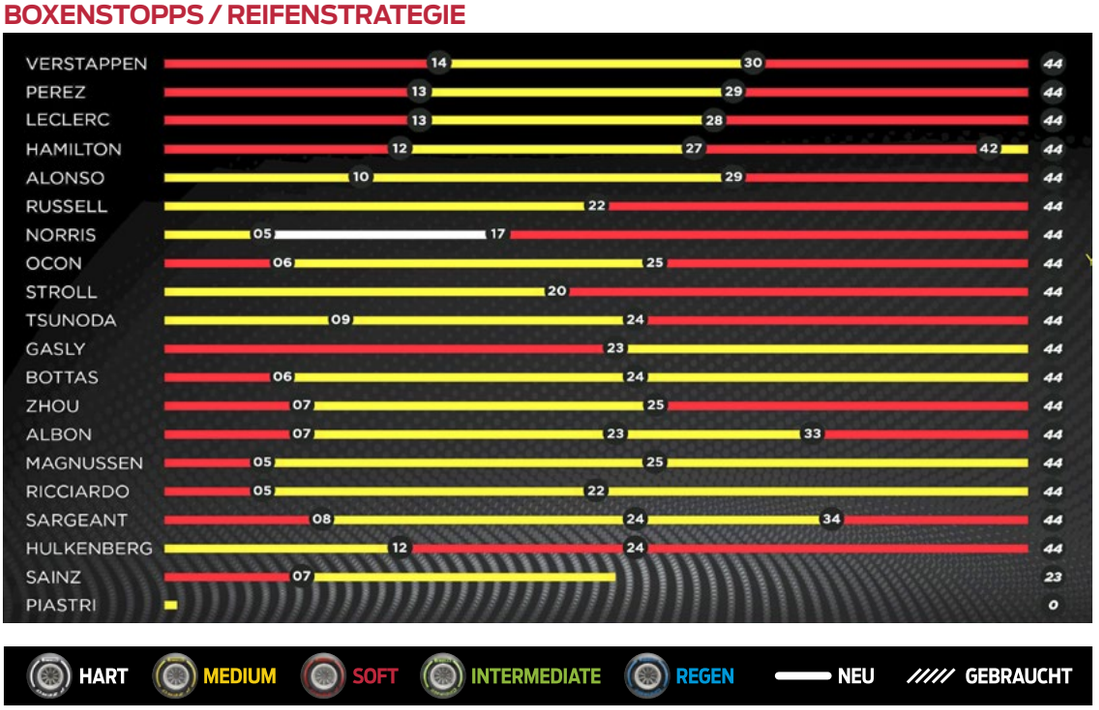
1) Runden in Führung, Bestwerte in Rot

STARTAUFSTELLUNG

1	Charles Leclerc, MC	16
2	Sergio Pérez, MEX	11
3	Lewis Hamilton, GB	44
4	Carlos Sainz, E	55
5	Oscar Piastri, AUS	81
6	Max Verstappen, NL[1)]	1
7	Lando Norris, GB	4
8	George Russell, GB	63
9	Fernando Alonso, E	14
10	Lance Stroll, CAN	18
11	Yuki Tsunoda, JAP	22
12	Pierre Gasly, F	10
13	Valtteri Bottas, FIN	77
14	Esteban Ocon, F	31
15	Alexander Albon, THA	23
16	Kevin Magnussen, DK[2)]	20
17	Guanyu Zhou, CHN	24
18	Logan Sargeant, USA	2
19	Daniel Ricciardo, AUS	3
20	Nico Hülkenberg, D[3)]	27

Startnummer
[1)] +5 Plätze: Einbau 5. Getriebe
[2)] +3 Plätze: Behinderung im Qualifying
[3)] Boxengassen-Start: 5. Motor/5. Getriebe

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP BELGIEN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Carlos Sainz	Ferrari	2.03,207 min	9
2.	Oscar Piastri	McLaren	+ 0,585 s	4
3.	Lando Norris	McLaren	+ 1,277 s	4
4.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 4,941 s	8
5.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 5,033 s	5
6.	Alexander Albon	Williams	+ 5,187 s	5
7.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 5,860 s	8
8.	Kevin Magnussen	Haas	+ 6,022 s	7
9.	Daniel Ricciardo	Alpha Tauri	+ 6,112 s	7
10.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 6,835 s	8
11.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 7,076 s	4
12.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 7,092 s	7
13.	George Russell	Mercedes	+ 7,268 s	7
14.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 8,878 s	9
15.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 10,795 s	8
16.	Logan Sargeant	Williams	keine Zeit	4
17.	Lance Stroll	Aston Martin	keine Zeit	5
18.	Pierre Gasly	Alpine	keine Zeit	2
19.	Esteban Ocon	Alpine	keine Zeit	2
20.	Max Verstappen	Red Bull	keine Zeit	2

GP BELGIEN, SPRINT-SHOOTOUT

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.58,135	1.55,200	1.49,056
2.	Oscar Piastri	2.00,056	1.56,392	1.49,067
3.	Carlos Sainz	1.59,414	1.56,557	1.49,081
4.	Charles Leclerc	1.59,575	1.56,265	1.49,251
5.	Lando Norris	2.00,436	1.56,828	1.49,389
6.	Pierre Gasly	2.00,032	1.56,137	1.49,700
7.	Lewis Hamilton	1.58,939	1.55,823	1.49,900
8.	Sergio Pérez	1.59,362	1.55,878	1.49,961
9.	Esteban Ocon	1.59,884	1.57,051	1.50,494
10.	George Russell	2.00,475	1.57,393	1.55,742
11.	Daniel Ricciardo	2.00,177	1.57,687	
12.	Alexander Albon	1.59,198	keine Zeit	
13.	Logan Sargeant	2.00,031	keine Zeit	
14.	Lance Stroll	2.00,460	keine Zeit	
15.	Fernando Alonso	1.59,038	keine Zeit	
16.	Yuki Tsunoda	2.00,568		
17.	Valtteri Bottas	2.00,951		
18.	Kevin Magnussen	2.01,079		
19.	Guanyu Zhou	2.01,430		
20.	Nico Hülkenberg	keine Zeit		

STATISTIK DES WOCHENENDES

6

Im Vorjahr gewann Max Verstappen in Spa von Startplatz 14, dieses Jahr machte er von Rang 6 kurzen Prozess. Es war der 40. Sieg in der Geschichte der Formel 1 von Startplatz 6. Sechs davon gab es in Spa: Jim Clark (1964), Bruce McLaren (1968), Pedro Rodríguez (1970), Alain Prost (1987), Kimi Räikkönen (2009), Max Verstappen (2023). Der Holländer hat in seiner Karriere nun von neun unterschiedlichen Startpositionen Rennen gewonnen. Von allen 774 Formel-1-Piloten kann das nur Fernando Alonso ebenfalls von sich behaupten.

GP BELGIEN, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.58,515	1.52,784	1.46,168
2.	Charles Leclerc	1.58,300	1.52,017	1.46,988
3.	Sergio Pérez	1.58,899	1.52,353	1.47,045
4.	Lewis Hamilton	1.58,563	1.52,345	1.47,087
5.	Carlos Sainz	1.58,688	1.51,711	1.47,152
6.	Oscar Piastri	1.58,872	1.51,534	1.47,365
7.	Lando Norris	1.59,981	1.52,252	1.47,669
8.	George Russell	1.59,035	1.52,605	1.47,805
9.	Fernando Alonso	1.58,834	1.52,751	1.47,843
10.	Lance Stroll	1.59,663	1.52,193	1.48,841
11.	Yuki Tsunoda	1.59,044	1.53,148	
12.	Pierre Gasly	1.59,511	1.53,671	
13.	Kevin Magnussen	2.00,020	1.54,160	
14.	Valtteri Bottas	1.59,484	1.54,694	
15.	Esteban Ocon	1.59,634	1.56,372	
16.	Alexander Albon	2.00,314		
17.	Guanyu Zhou	2.00,832		
18.	Logan Sargeant	2.01,535		
19.	Daniel Ricciardo	2.02,159		
20.	Nico Hülkenberg	2.03,166		

GP BELGIEN, ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	24.58,433 min	11
2.	Oscar Piastri	McLaren	+ 6,677 s	11
3.	Pierre Gasly	Alpine	+ 10,733 s	11
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 12,648 s	11
5.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 15,016 s	11
6.	Lando Norris	McLaren	+ 16,052 s	11
7.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 16,757 s	11
8.	George Russell	Mercedes	+ 16,822 s	11
9.	Esteban Ocon	Alpine	+ 22,410 s	11
10.	Daniel Ricciardo	Alpha Tauri	+ 22,806 s	11
11.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 25,007 s	11
12.	Alexander Albon	Williams	+ 26,303 s	11
13.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 27,006 s	11
14.	Kevin Magnussen	Haas	+ 32,986 s	11
15.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 36,342 s	11
16.	Logan Sargeant	Williams	+ 37,571 s	11
17.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 37,827 s	11
18.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 39,267 s	11
19.	Sergio Pérez	Red Bull	Ausfall	8
20.	Fernando Alonso	Aston Martin	Ausfall	2

Sieg Nr. 45: Verstappen spielt aktuell mit der Konkurrenz

RENN-TICKER

START
Piastri versucht sich innen durchzudrücken, wird aber zwischen Sainz und der Mauer eingeklemmt. Der beschädigte McLaren rollt noch in der ersten Runde aus. Sainz fällt immer weiter zurück. Pole-Sitter Leclerc verteidigt zunächst die Führung, doch auf der Kemmel-Geraden saugt sich Pérez aus dem Windschatten vorbei.

RUNDE 6
Durch den Sainz/Piastri-Zwischenfall wurde Verstappen bereits zwei Positionen nach vorne gespült. Nun schnappt er sich auch Hamilton und übernimmt Rang 3.

RUNDE 9
Jetzt ist auch Leclerc fällig. Wieder zieht Verstappen auf der Geraden locker mit dem Topspeed-Vorteil vorbei.

RUNDE 13
Pérez kommt an die Box und gibt die Führung kurz ab. Eine Runde später wechselt auch Verstappen von Soft auf Medium. Die alte Reihenfolge ist damit wiederhergestellt.

RUNDE 16
Mit den frischen Reifen macht Verstappen Attacke. Pérez kann das Tempo nicht mitgehen und leistet beim Angriff des Teamkollegen auf der Geraden keinen Widerstand.

RUNDE 19
Leichter Nieselregen setzt ein. Die Piloten bleiben aber auf Slicks. Wer jetzt auf Softs unterwegs ist, gewinnt viel Zeit. Verstappen kann einen Ausrutscher in Eau Rouge gerade noch abfangen.

RUNDE 23
Sainz gibt in aussichtsloser Position endgültig auf. Das Team hatte bei Regen auf eine Unterbrechung gehofft, um das Auto zu reparieren.

RUNDE 42
Hamilton holt sich frische Reifen und den Punkt für die schnellste Rennrunde.

RUNDE 44
Verstappen feiert Sieg Nr. 8 in Folge. Sein Vorsprung im Ziel: satte 22,3 Sekunden.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EINZELKRITIKEN

Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 9,50
Egal ob Regen oder trocken. Egal welcher Startplatz. Verstappen gewinnt. Und das auch noch haushoch überlegen. Ohne Fehler. Nur seine Klagen kann er sich sparen.

Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 08/10 – Ø 6,92
Die Formkurve zeigt wieder bergauf. Der Mexikaner kam in beiden Qualifikationen in die Top Ten. Und im Rennen auf Platz 2. Unnötig war der Crash mit Hamilton im Sprint.

Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 09/10 – Ø 7,67
Im Sprint musste sich Leclerc hinter Sainz anstellen. Von der geschenkten Pole-Position verschlief er den Start, behauptete sich dann aber als Dritter hinter den Red Bull.

Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 07/10 – Ø 7,42
Der gute Eindruck vom Sprint war schon in der ersten Kurve verspielt. Sainz bremste für La Source zu spät und hielt zu optimistisch gegen Piastri rein. Er wurde selbst das Opfer.

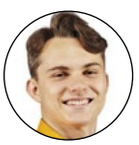
George Russell – Mercedes-AMG F1
Note: 07/10 – Ø 7,75
Russell wählte mehr Abtrieb, weil er damit das Heck besser spürt. Im Regen ein Vorteil. Im Rennen verlor Russell in der ersten Kurve zu viele Plätze. Platz 6 war das Maximum.

Lewis Hamilton – Mercedes-AMG F1
Note: 08/10 – Ø 8,00
Auf eine Runde hat Hamilton seinen Teamkollegen regelmäßig im Griff. Eine ungerechte Strafe zerstörte seinen Sprint. Im Rennen war Leclerc zu schnell für den Rekordsieger.

Esteban Ocon – Alpine
Note: 08/10 – Ø 6,83
Im Sprint blieb Ocon farblos. Am Sonntag glänzte er. Der Franzose legte acht Überholmanöver aufs Parkett und verbesserte sich von Platz 14 bis auf Rang 8.

Pierre Gasly – Alpine
Note: 08/10 – Ø 6,50
Gasly war der Star des Sprints. Er bescherte dem geprügelten Alpine-Team ein Podium. Im Rennen geriet er in das Piastri-Chaos und fiel auf Platz 16 zurück. Zu viel für Punkte.

Lando Norris – McLaren
Note: 07/10 – Ø 7,67
In der Qualifikation musste sich Norris zweimal hinter Piastri anstellen. Im Sprint wurde er farbloser Sechster. Am Sonntag machte er das Beste aus dem falschen Setup.



Oscar Piastri – McLaren
Note: 09/10 – Ø 7,17
Der Australier wird vielen immer unheimlicher. Auch Norris. Platz 2 im Sprint. Am Startunfall in La Source trug er eine Teilschuld. Auf der Innenbahn ist das Risiko zu hoch.

Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 07/10 – Ø 5,42
Am Sonntag fehlten fünf Sekunden zu WM-Punkten. Bottas zeigte zwei solide Leistungen im Sprint und im Hauptrennen. Und er gewann einen Platz in der Startrunde.

Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 5,58
Es ist immer das Gleiche mit Zhou. Der Chinese fährt vereinzelt schnelle Runden, aber ihm fehlt die Konstanz. Die Plätze 15 und 13 reißen niemanden vom Hocker.

Fernando Alonso – Aston Martin
Note: 08/10 – Ø 8,83
Der Meister macht auch mal einen Fehler. Im Sprint landete Alonso im Kies. Da konnte auch ein perfektes Rennen am Sonntag die Bilanz nur noch teilweise retten.

Lance Stroll – Aston Martin
Note: 07/10 – Ø 6,83
Die Startplätze bestimmten das Bild. Von Rang 14 im Sprint wurde Stroll Elfter. Von Platz 10 im Hauptrennen reichte es zu zwei Punkten. Ocon ließ ihm keine Chance.

Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,08
Magnussen hatte endlich mal wieder ein paar Lichtblicke. Der Däne hielt die Reifen besser in Schuss als Hülkenberg. Es reichte trotzdem nicht für Punkte.

Nico Hülkenberg – Haas F1 Team
Note: 05/10 – Ø 6,75
Das war ein Wochenende zum Vergessen. Zweimal letzter Startplatz. Nicht Hülkenbergs Schuld. Schnell am Anfang der Stints, langsam am Ende. Die Reifen bauten ab.

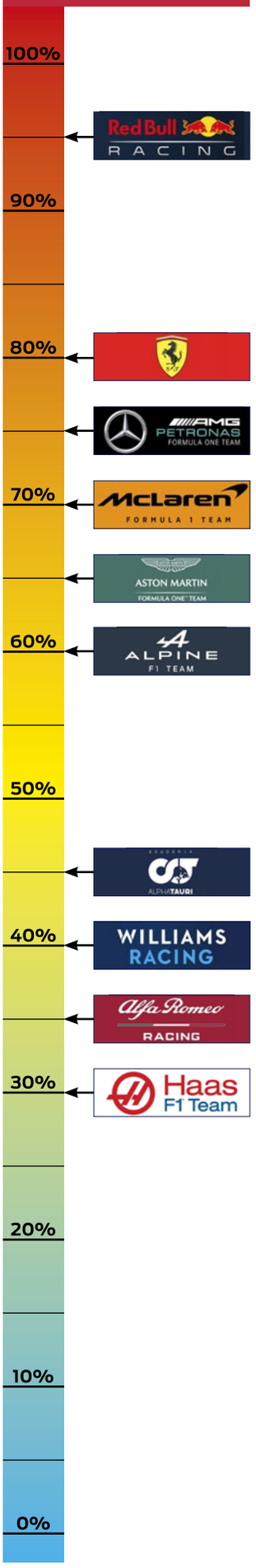
Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 09/10 – Ø 7,00
Zeitweise sah es so aus, als könnte Tsunoda Siebter werden. Doch dann waren Ocon und Stroll zu stark. Aber Gasly biss sich am Japaner die Zähne aus.

Daniel Ricciardo – Scuderia Alpha Tauri
Note: 06/10 – Ø 7,00
Im Sprint lag Ricciardo bis vier Runden vor Schluss auf Punktekurs. Am Sonntag steckte er die meiste Zeit im Verkehr. Erst bei freier Fahrt fühlte er das Auto besser.

Alex Albon – Williams Racing
Note: 07/10 – Ø 7,50
Bis zum zweiten Stint sah Albon aus wie ein Punktekandidat. Dann bauten die Reifen zu stark ab. Das Team hatte auf zu wenig Abtrieb gesetzt.

Logan Sargeant – Williams Racing
Note: 05/10 – Ø 4,83
Gleiche Story wie Albon: starker erster Stint, dann viel Reifenabbau. Der späte erste Stopp lud die Gegner zum Undercut ein. Im Verkehr war der Williams zu langsam.

FORMBAROMETER



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

AUS DEM FAHRERLAGER

RICCIARDO SAGT REISE AB

Bei den Pressekonferenzen von Daniel Ricciardo herrschte auch in Spa großer Andrang. „Ich dachte, am zweiten Wochenende habt ihr mich schon vergessen“, grinste der Australier in die Runde. Das Comeback bei Alpha Tauri durchkreuzte übrigens die Ferienpläne des Routiniers. „Ich hätte jetzt eigentlich im Flieger nach Los Angeles sitzen sollen“, verriet Ricciardo am Donnerstag. „Für das Wochenende hatte ich mir Tickets für das Ultimate Fighting (UFC) Event in Salt Lake City besorgt. Ich hatte so einen coolen Trip geplant. Und jetzt sitze ich hier in Spa im Regen.“

TV-ZAHLEN IM FALL

Ist der Formel-1-Hype in den USA schon wieder im Abschwung? ESPN verzeichnete bei GP Ungarn einen deutlichen Rückgang. Schalteten im Vorjahr noch 1,25 Millionen Zuschauer ein, waren es nun nur noch 1,04 Millionen. Die Siegesserie von Max Verstappen mag da durchaus eine Rolle spielen. Haas-Teamchef Guenther Steiner will daraus aber keinen Trend ableiten: „Die TV-Zahlen sind nicht mehr das alleinige Kriterium. Die Leute konsumieren Unterhaltungsangebote heute anders als früher. Zählt man alle Kanäle zusammen, steigen die Zahlen weiter an.“

NEUER UNGARN-POKAL

Lando Norris hat sich offiziell dafür entschuldigt, dass bei seinem Jubel auf dem Budapest-Podium der Porzellan-Pokal von Max Verstappen zerstört wurde: „Das nächste Mal bin ich etwas vorsichtiger.“ Der Hersteller hat bereits begonnen, einen Ersatz zu produzieren. Die Manufaktur übernimmt selbst die Kosten dafür. Die vielen Berichte über den Zwischenfall waren beste Werbung für das ungarische Porzellan-Kunsthandwerk.

WILHELM

Verstappen bekommt neuen Pokal

EINE RUNDE FÜR DAS LEBEN

Bei der Regen-Farce von Spa 2021 erlebte George Russell sein erstes F1-Highlight. Der Engländer stellte seinen Williams sensationell in die erste Startreihe. Daraus wurde einen Tag später ein zweiter Platz und neun WM-Punkte. „Ich werde mich mein ganzes Leben lang an diese Quali-Runde erinnern. Wie ich in Kurve 1 innen den Randstein getroffen habe, in Kurve 14 kurz quer stand und die letzte Kurve zu tief angebremst habe.“

PÉREZ UNTER DRUCK

Sergio Pérez gewährte in Spa einen Einblick in sein Seelenleben: „Nach meinem Trainingscrash in Monte Carlo habe ich das Vertrauen verloren. Danach habe ich vier bis fünf Mal nicht das Maximum aus dem Auto herausgeholt. Bei Red Bull wächst da sofort der Druck. Ein Fehler, und alle fragen dich sofort nach deiner Zukunft.“

RUN FOR ANTHOINE

Pierre Gasly hat alle Mitarbeiter des F1-, F2- und F3-Fahrerlagers zu einer Gedenk-Aktion für seinen 2019 in Spa verstorbenen Freund Anthoine Hubert eingeladen. Am Donnerstagabend fanden sich alle Teilnehmer auf der Start-Ziel-Geraden ein, um eine Runde um die Strecke zu laufen. Für das Tribut-Event hatte Gasly sogar spezielle T-Shirts bedrucken lassen. Vor dem Start richtete der Alpine-Fahrer noch ein paar emotionale Worte an die Menge.

XPB

Gedenklauf für Anthoine Hubert

KOMMENTAR

Die Budgetdeckelung sollte die Chancengleichheit erhöhen, doch das System hat Lücken. Und die großen Teams tun alles, dass die Gleichmacherei keinen Erfolg hat. Sie verteilen teure Angestellte auf mehrere Firmen, um einen Teil ihres Gehalts anderswo verbuchen zu können. Sie gründen Splitterfirmen, um gewisse Dienste bei ihnen billiger einzukaufen. Sie nutzen Hypercars, um mit ihnen Parallelentwicklung in bestimmten Bereichen zu betreiben. Die FIA kann die Schlupflöcher gar nicht so schnell schließen, wie sie sich auftun. Eine Baustelle sind auch die Kapitalinvestitionen, kurz „Capex“ genannt. Auch sie sind gedeckelt, nach Meinung der Teams, die ihre Infrastruktur aufrüsten müssen, viel zu niedrig. Für vier Jahre stehen 36 Millionen Dollar an Ausgaben für Simulatoren, Prüfstände oder Maschinen zur Verfügung. Teams wie Williams, Sauber oder Alpine ist das viel zu wenig. Früher hatten sie das Geld nicht, um die Werkzeuge auf den letzten Stand zu bringen. Jetzt hätten sie es, dürfen es aber nicht ausgeben. Alpine braucht 50 Millionen, Sauber und Williams mehr als das Doppelte. Die FIA sieht das Problem und unterstützt den Antrag der Teams, die aufholen wollen. Das wäre auch im Sinne von mehr Spannung. Die böse Konkurrenz sieht das anders. Sie gönnen den Antragstellern gerade mal so viel, wie man selbst investieren will. Regeln sind plötzlich Regeln. Und der Kostendeckel sei ja schließlich da, um zu sparen. Deshalb gibt es nur begrenzt Zustimmung. Dabei wäre das Problem der ungleichen Ausrüstung einfach zu lösen. Die FIA kennt alle Windkanäle, Simulatoren, Prüfstände oder die Software der Teams. Sie müsste nur in jedem Bereich das jeweils beste und modernste Werkzeug als Grenzwert ansetzen. Jeder, der drunter liegt, darf bis dahin aufrüsten. So würde man verhindern, dass sich die Teams mit immer moderneren Anlagen überbieten. Wenn alle das Top-Werkzeug haben, kann man die Capex-Grenzen beliebig nach unten schrauben. ■

XPB

Williams und Sauber würden gerne in die Fabrik-Infrastruktur investieren

Michael Schmidt
Redakteur

Soll es ein Wettrüsten der Werkzeuge geben? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Selbstzerstörung

Das Formel-1-Team von Alpine zerstört sich gerade selbst. Nach Geschäftsführer Laurent Rossi muss jetzt auch Teamchef Otmar Szafnauer gehen. Mit Pat Fry und Alan Permane verlassen zwei Schlüsselfiguren das sinkende Schiff.

Von: **Michael Schmidt**

Alpine wollte in diesem Jahr den vierten Platz in der Markenwertung konsolidieren und den Rückstand auf Ferrari und Mercedes verringern. Im Augenblick ist der französische Nationalrennstall weiter von seinem Saisonziel entfernt, als er es je war. Und das mittendrin im sogenannten 100-Rennen-Plan, den Ex-Geschäftsführer Laurent Rossi im Oktober 2021 ausgerufen hatte. 100 Rennen, bis das Team siegfähig und in der Lage sein sollte, um Titel mitzukämpfen.

Doch was sich mit einer kontinuierlichen Steigerung 2021 und 2022 noch durchaus plangemäß anließ, ist in den letzten sechs Rennen gewaltig ins Stocken geraten. Alpine rutschte auf den sechsten Platz ab, ohne realistische Hoffnung, die Vorgaben nur annähernd zu erfüllen. Der Rückstand zu Red Bull, Mercedes und Ferrari ist größer geworden. Aston Martin und McLaren zogen vorbei.

Genau das sorgt seit drei Monaten für gewaltige Turbulenzen im Team. Zuerst warf Rossi seiner eigenen Truppe amateurhaftes Handeln und zu wenig Ehrgeiz vor. Dann traf es den Geschäftsführer selbst. Renault-Präsident Luca de Meo schob seinen Musterschüler aufs Abstellgleis. Im Anschluss wurde Motorenchef Bruno Famin zum Motorsportdirektor befördert. Der frühere Technikdirektor von Peugeot Sport stieß erst Anfang 2022 zu Alpine.

> Das Team residiert in England, doch die Entscheidungen werden in Paris von Leuten getroffen, die Autos verkaufen. Kein guter Plan.

Kurz darauf erwischte es auch Teamchef Otmar Szafnauer und Sportdirektor Alan Permane. Szafnauer war nach seiner Trennung von Aston Martin als neuer Heilsbringer verpflichtet worden, hatte aber in seiner Funktion nie freie Hand, obwohl er mit 25 Jahren Formel-1-Erfahrung mehr Kompetenz mitbrachte als alle seine Chefs zusammen. Alle wichtigen Entscheidungen wurden in Paris getroffen. Und es waren selten gute Entscheidungen.

Das Management zögerte wichtige Investitionen zu lange hinaus. Szafnauer lief mit seiner Forderung, dass der Rennstall dringend einen modernen Simulator, Prüfstände für Getriebe, Kühlung und

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alan Permane (l.) und Otmar Szafnauer wurden gefeuert, durften aber in Spa-Francorchamps noch ein letztes Mal mitmischen

Bremsen brauche, immer wieder gegen eine Wand, weil die Finanzabteilung Ausgaben von rund 50 Millionen Dollar nicht genehmigen wollte. Erst als es bergab ging und Alpine einen Investor fand, der für 24 Prozent des Teams 218 Millionen Dollar bezahlte, bekam Szafnauer den Auftrag, bei der FIA für eine Erhöhung des Investitionslimits zu kämpfen.

Das organisierte Chaos

Doch da war das Kind längst in den Brunnen gefallen. Aus Sicht von De Meo war der Zeitrahmen bis zum Erfolg ins Hintertreffen geraten. Der Aufstieg von Aston Martin über den Winter und der Sprung von McLaren mitten in der Saison bestärkten ihn in der Annahme, dass es einen schnelleren Weg gebe. Szafnauer erklärte ihm, dass McLaren und Aston Martin seit 2018 ihren Plan verfolgen. Als Famin dem Vorstand versprach, eine Abkürzung zu finden, war die Uhr für Szafnauer abgelaufen. Und für Sportdirektor Alan Permane gleich mit. Das Urgestein hatte 34 Jahre ununterbrochen für das Team aus Enstone gearbeitet. Beide erfuhren am Dienstag vor Spa von ihrer Entlassung, wurden aber instruiert, dass man sie am Rennwochenende noch an der Front brauche. Szafnauer durfte sogar noch in der Sitzung der F1-Kommission über wegweisende Dinge abstimmen. Technikkoordinator Pat Fry zog bereits im April die Konsequenzen aus dem organisierten Chaos. Er heuerte bei Williams an. Technikdirektor Matt Harman muss es jetzt allein richten. „Bei einem guten Angebot wird der auch nicht lange bleiben", heißt es im Team.

Personalrochaden dieser Art waren noch nie ein Nährboden für Erfolg. Famin begründete den Wechsel an der Spitze des Teams in Statements, die keinen überzeugten. „Otmar und ich konnten uns nicht über den Zeitrahmen einigen, in dem wir unsere Ziele erreichen wollen. So wie unser Straßenauto-Projekt in die zweite Phase getreten ist, muss das auch unser Formel-1-Projekt tun. Beides ist eng miteinander verbunden." Was er damit konkret meinte, ließ der 61-jährige Franzose offen.

Direktiven aus Paris

Zu den Maßnahmen gehört, dass ein Team, das in England verwurzelt ist, von Frankreich aus geführt werden soll. Und dass alle Schlüsselpositionen mit eigenen Leuten besetzt werden. Die Stelle von Permane wird mit Julian Rouse besetzt, der vorher das Nachwuchsprogramm der Alpine Academy geleitet hatte. Ein Teamchef wird noch gesucht. Eine Stimme aus dem Fahrerlager: „Das ist die Betriebsanleitung zur Selbstzerstörung. Du kannst ein Rennteam nicht wie eine Fußballmannschaft führen und Leute beliebig austauschen."

Alpines Hauptquartier steckt jede Kritik unbeeindruckt weg. Famin wurde damit konfrontiert, dass der Fehler in seiner Verantwortung liegt, weil dem Motor 30 PS fehlen, was auf Power-Strecken bis zu eine halbe Sekunde kostet. „Wenn wir für uns die gleiche Motorleistung anrechnen, wie sie unsere Konkurrenten haben, dann hätten wir in der Qualifikation das drittschnellste und im Rennen das zweitschnellste Auto", ist ein Ingenieur überzeugt.

Famin räumt Defizite beim Antrieb ein, bagatellisiert sie aber. „Wir haben im Winter 2021/2022 tolle Fortschritte erzielt. Jetzt muss man uns ein Entwicklungsfenster zugestehen." Die Konkurrenz ging ans Limit, nahm Motorplatzer in Kauf, besserte mit dem Segen der FIA nach und machte so mehr Leistung standfest. „Wir waren nicht smart genug", resümiert Szafnauer. Auch mit den Fahrern hat Alpines Management haarsträubende Fehler gemacht. Letztes Jahr vertrieb Rossis unglückliche Verhandlungspolitik Fernando Alonso und Oscar Piastri. Stattdessen bekam man Pierre Gasly, der mit Kritik am Team viel schlechte Stimmung verbreitet. Esteban Ocon ist eine verlässliche Größe, aber kein künftiger Weltmeister. Von den Junioren bietet sich kein zweiter Piastri an. Ex-Berater Alain Prost feuerte aus der Ferne: „Das passiert, wenn sich Inkompetenz mit Arroganz paart." ■

XPB

Interims-Teamchef Bruno Famin verspricht den Bossen schnellen Erfolg

WILHELM

Dem Alpine A523 fehlt es an Power. Nachrüsten darf man erst einmal nicht

XPB

Sportliche Highlights, wie Platz 3 im Sprint von Pierre Gasly, sind selten

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Ungerechte Strafe

Max Verstappen gewann den Sprint vor einem sensationellen Oscar Piastri. Lewis Hamilton wurde zu Unrecht bestraft. Aber die Fahrer sind selbst schuld an der Strafen-Flut.

Von: **Michael Schmidt**

Es war kein Start-Ziel-Sieg von Max Verstappen. Vier Runden lang führte Oscar Piastri den Sprint in Spa an. Der McLaren-Pilot kam an die Spitze, weil er schon in der ersten Runde zusammen mit neun Kollegen von Regenreifen auf Intermediates wechselte. Verstappen vollzog den Wechsel erst in Runde 2. Dann überholte er Piastri mit dem besseren Topspeed. Dritter wurde Pierre Gasly.

Lewis Hamilton beendete die elf Runden auf dem vierten Platz, aber eine Fünf-Sekunden-Strafe stufte ihn auf Rang 7 zurück. Im Duell gegen Sergio Pérez beschädigte er den Red Bull so stark, dass Pérez aufgeben musste. Doch der Mexikaner hatte Hamilton zuvor innen auf einen Randstein abgedrängt. Die Sportkommissare gaben mit 3:1 Stimmen dem Mercedes-Piloten die Schuld. Weil der Mann auf der Außenspur gemäß den Regeln Vorfahrt hat. Die Fahrer wollten es so. Sie setzten die Kommissare durch ständige Klagen am Funk unter Druck. Als die FIA die Piloten in Spa zu einer Diskussion über zurückliegende Vorfälle und entsprechende Strafen einlud, tauchten nur 13 der 20 Fahrer auf. ■

XPB

Nach dem Kontakt mit Hamilton klaffte ein Loch im Red-Bull-Seitenkasten

Formel 1

Kein Heizdecken-Verbot

Die Formel-1-Kommission debattierte in Spa drei Stunden, kam dabei aber nur zu wenigen Ergebnissen. Das Heizdecken-Verbot wurde verschoben. Die meisten anderen Themen wurden vertagt.

Von: **Michael Schmidt**

Im schnellsten Geschäft der Welt brauchen Änderungen lange Anlaufphasen. Die Formel-1-Kommission kam in Spa nach einer dreistündigen Sitzung nur zu einem konkreten Ergebnis: Das Verbot der Reifenheizdecken wird um mindestens ein weiteres Jahr verschoben. Daraus könnte man deuten, dass Pirelli jetzt im Duell mit Bridgestone die besseren Karten hat. Eine Entscheidung im Bieterduell ist laut FIA noch nicht gefallen. Pirelli wird seine Testfahrten mit Reifen ohne Vorheizen in Spa zunächst einmal fortsetzen. Bis zum nächsten Termin in Monza sollte die Wahl gefallen sein, ob Pirelli oder Bridgestone 2025 die Formel 1 mit Reifen versorgt.

Der Antrag von Alpine, seinen Motor nachrüsten zu dürfen, um bis auf 8 PS zur Konkurrenz aufzuschließen, wurde an die Antriebskommission der Formel 1 zurückgereicht. Abgelehnt wurde die Bitte, das Problem über eine Erhöhung der Durchflussmenge zu lösen. Die Franzosen glauben, dass ihnen 30 PS fehlen. Die FIA schätzt das Defizit anhand ihrer Drehmoment-Messungen auf nur 22 PS ein. Bei der Diskussion um die Standardisierung der Getriebekassetten und eine Vereinfachung der Technik zeigten die meisten Teams dem Wunsch der FIA, Kosten zu sparen, die kalte Schulter. Auch bei dem Streit um die Erhöhung der Kapitalinvestitionen auf 50 oder 70 Millionen Dollar hat sich die Formel 1 festgefahren. Man will sich im Oktober wiedertreffen. ■

WILHELM

Die Diskussion um das Heizdecken-Verbot zieht sich noch länger hin

NACHRICHTEN

ZWEITE CHANCE

Die FIA will aus Angst vor Rechtsklagen zwei der vier Antragsteller für einen Platz im Formel-1-Feld eine zweite Chance geben. Die Kandidaten Lucky Sun und Rodin hatten zunächst nicht den Anforderungen entsprochen, haben aber in den beanstandeten Punkten nachgebessert und sollen noch einmal einem Prüfprozess unterzogen werden. Andretti Autosport und Hitech Grand Prix rechnen sich gute Chancen aus, von der FIA als neue Teams vorgeschlagen zu werden.

KOPF AN KOPF

Entgegen voreiliger Meldungen, dass das Bieterrennen um den nächsten Reifenvertrag bereits gelaufen sei, heißt es von offizieller Stelle, dass die Entscheidung noch offen ist. Bridgestone gab ursprünglich das bessere kommerzielle Angebot ab, doch Pirelli hat nachgezogen. In Bezug auf Stabilität, Erfahrung und Entwicklung künftiger Reifen sieht sich Pirelli im Vorteil.

WINDKANAL PARAT

McLaren beginnt in der ersten August-Woche mit der Entwicklungsarbeit im neuen Windkanal in Woking. Bisher mussten die Ingenieure immer in den Windkanal von Toyota in Köln ausweichen. Das alte Auto profitiert nicht mehr von dem Infrastruktur-Update. Im neuen Windkanal werden die ersten Runs direkt mit dem 2024er-Modell gestartet.

KIES ZUM GEBURTSTAG

Fernando Alonso hat am Samstag in Spa seinen 42. Geburtstag gefeiert. Ein selbst verschuldeter Ausrutscher ins Kiesbett im Sprint drückte allerdings etwas die Party-Stimmung. In den letzten 30 Jahren gab es nur zwei Rennfahrer, die noch in einem höheren Alter einen Grand Prix bestritten haben: Michael Schumacher (43 Jahre, 10 Monate) und Kimi Räikkönen (42 Jahre, 1 Monat).

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DISCOVER THE WORLD OF KTM

Ein MOTORRAD-SPEZIAL exklusiv zu KTM:

Die geballte Ladung „Ready to Race“ gebündelt auf 132 Seiten in einem Heft. Tests, Neuheiten und die komplette Modellpalette von KTM: von den frischen 2024er Sportenduros, den brandheißen 890ern SMT und Adventure bis hin zum Dampfhammer 1290 Super Duke R Evo. On Top exklusive Einblicke in KTMs MotoGP-Rahmenentwicklung, Gebrauchtberatung der 790 Duke und 1190 Adventure, ein detaillierter Blick auf die KTM-Werksbikes der Rallye Dakar und vieles mehr!

Die Pflichtlektüre für alle KTM-Fans!

Bestellen unter:
Web: www.motorradonline.de/sonderhefte
E-Mail: mps-bestellungen@burdadirect.de
Tel.: 0781 6396659

JETZT IM HANDEL

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sauber-Junior Théo Pourchaire verbesserte in Belgien seine Aussicht auf die Fahrer-Meisterschaft

XPB

Der Zweite führt

Théo Pourchaire reichten in Belgien zwei zweite Plätze, um die Führung in der Meisterschaft zu erobern. Jack Doohan gewann das zweite Hauptrennen in Folge. Enzo Fittipaldi war der Meister der Schlussphase.

Von: **Andreas Haupt**

Die Formel 2 blieb in beiden Läufen vom Regen verschont. Die Verhältnisse waren im sonntägigen Hauptrennen aber gerade zu Beginn knifflig. Der bis dahin Meisterschaftsführende Frederik Vesti bekam es noch vor dem Start zu spüren. Den dänischen Fahrer erwischte es auf dem Weg in die Startaufstellung. Vesti trat auf der Kemmel-Gerade auf die Bremse und kreiselte abrupt von der Strecke. Sein Konkurrent nutzte die Steilvorlage. Théo Pourchaire reiste dank zwei zweiter Plätze als Spitzenreiter der Formel 2 aus Spa-Francorchamps ab.

Für den Sieg im Hauptrennen reichte es nicht, weil ihm dazu das Safety Car in die Quere kam. Es spielte hingegen Jack Doohan alle Trümpfe zu. Der Australier, der vom elften Rang ins Rennen gestartet war, konnte seinen Pflichtstopp passend in die Safety-Car-Phase legen. Beim Wechsel von Medium-Reifen auf die weiche Mischung sparte sich der Renault-Junior mehr als zehn Sekunden – verglichen mit einem Reifentausch unter Renntempo. Das spülte ihn direkt hinter Pourchaire, der seinerseits in der Boxenstraße an Pole-Setter Oliver Bearman vorbeigezogen war. Beim Restart hatte der Sauber-Junior den etwas härteren Reifen an seinem ART. Auf den Mediums konnte sich Pourchaire nicht gegen Doohan wehren. Das entscheidende Manöver passierte in der drittletzten Runde. Für Doohan war es nach Ungarn der zweite Sieg in einem Hauptrennen. Pourchaire verbuchte den neunten Podestplatz des Jahres.

Daruvala im Technikpech

Enzo Fittipaldi kletterte ein zweites Mal am Spa-Wochenende auf das Podest. Der Brasilianer musste dafür in der Schlussrunde vorbei an Carlin-Teamkollege Zane Maloney. Und er brauchte die Unterstützung der vorausfahrenden Victor Martins und Oliver Bearman, die mit Zeitstrafen hinter ihn zurückfielen.

Tags zuvor hatte Fittipaldi erstmals überhaupt in der Formel 2 triumphiert. Der 22-Jährige bestach dabei mit gutem Reifenmanagement. Es ermöglichte ihm eine späte Attacke gegen Richard Verschoor. In der vorletzten Runde schnappte ihn sich Fittipaldi vor Les Combes und krönte sich zum elften verschiedenen Sieger der F2-Saison. Später bekam der Brasilianer auch noch den Zusatzpunkt für die schnellste Rennrunde zugesprochen. Die Sportkommissare hatten Verschoor nachträglich disqualifiziert, weil der Niederländer in der Formationsrunde und am Rennstart ein illegales Gaspedal-Kennfeld verwendet hatte.

Dadurch rückte Pourchaire auf die zweite Position auf. Den letzten Podestplatz belegte Dennis Hauger. Der große Pechvogel des Formel-2-Sprintrennens hieß Jehan Daruvala. Der indische Pilot musste in Führung liegend in der dritten Runde aufgeben, nachdem sich die Kopfstütze am Cockpit-Rand gelöst hatte und auf die Strecke fiel. Ayumu Iwasa kam von Platz 16 noch bis in die Punkte vor. ■

XPB

Jack Doohan jubelte über den Sieg im Hauptrennen

XPB

Ein neuer Sieger: Enzo Fittipaldi gewann den Sprint

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Enzo Fittipaldi	37.30,579 min
2.	Théo Pourchaire	+ 5,125 s
3.	Dennis Hauger	+ 5,903 s
4.	Victor Martins	+ 6,710 s
5.	Jack Doohan	+ 12,784 s
6.	Frederik Vesti	+ 15,333 s
7.	Ayumu Iwasa	+ 15,521 s
8.	Ralph Boschung	+ 16,250 s
9.	Arthur Leclerc	+ 18,454 s
10.	Zane Maloney	+ 22,825 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jack Doohan	59.01,766 min
2.	Théo Pourchaire	+ 1,952 s
3.	Enzo Fittipaldi	+ 9,118 s
4.	Zane Maloney	+ 10,131 s
5.	Victor Martins	+ 10,528s
6.	Richard Verschoor	+ 10,578 s
7.	Oliver Bearman	+ 12,701 s
8.	Arjun Maini	+ 13,782 s
9.	Roman Stanek	+ 16,526 s
10.	Ralph Boschung	+ 17,637 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Théo Pourchaire	168
2.	Frederik Vesti	156
3.	Ayumu Iwasa	134
4.	Jack Doohan	130
5.	Victor Martins	120

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Erste Punkte für Fahrerin und Team: Die Münchnerin Sophia Flörsch belegte Platz 7 im Hauptrennen

XPB

Erste Punkte für Flörsch

Am vorletzten Rennwochenende der Formel 3 verpasste es Gabriel Bortoleto, sich vorzeitig zum Meister zu krönen. Caio Collet siegte im Sprint. Taylor Barnard pokerte im Hauptrennen goldrichtig – wie auch Sophia Flörsch, die erstmals punktete.

Von: **Andreas Haupt**

Die Meisterschaftsanwärter veranstalteten in Belgien ein Schneckenrennen. Keiner aus der Topgruppe sammelte wirklich viele Punkte. Gabriel Bortoleto konnte es verschmerzen. Der 19-Jährige aus Brasilien reiste mit einem komfortablen Vorsprung an und mit einem sicheren Polster ab. Zwar riss seine Punkteserie von zuletzt 13 aufeinanderfolgenden Läufen. In Spa schrieb er sogar gleich zwei Nullrunden. Lediglich zwei Punkte hätte Bortoleto gebraucht, um vorzeitig Meister zu werden. Die Krönung dürfte nur aufgeschoben sein. Am letzten Wochenende in Monza vergibt die Formel 3 maximal 39 Punkte. Für diese Ausbeute muss man alle Sessions für sich entscheiden und jeweils die schnellste Rennrunde drehen.

Besonders im Sonntagsrennen waren gute Nerven gefragt. Das Feld stand vor der Entscheidung: Slicks oder Regenreifen. Diejenigen auf profilierten Pirellis trafen die bessere Wahl. Die Fahrer auf Slicks hingegen vollführten einen Eiertanz ohne Grip. Paul Aron sprintete dank seiner Wets auf nasser Fahrbahn von Startplatz 11 an die Spitze. Taylor Barnard verbesserte sich schnell um acht Positionen. Christian Mansell kletterte in der Frühphase von Platz 23 auf 4.

Spitzenreiter Aron ließ sich vom Safety Car zu einem Reifenwechsel auf Slicks verleiten. Oliver Goethe war in Runde 4 in Eau Rouge abgeflogen. Barnard, Mansell, Nikita Bedrin, Alejandro García, Sebastián Montoya und Sophia Flörsch setzten ihre Fahrt hingegen auf Regenreifen fort. Es war die richtige Wahl. „Ich war ziemlich sicher, dass der Regenreifen weiterhin besser sein würde, weil es immer noch sehr nass war“, kommentierte Flörsch.

Unfälle vor allem im Sprint

Barnard ließ sich seinen ersten Sieg in der Formel 3 nicht mehr nehmen. Caio Collet schnappte sich auf Slicks in der Schlussrunde noch Montoya und Flörsch. Die Münchnerin war dennoch hochzufrieden. Immerhin sicherte sie sich erstmals Punkte. „Die Zielflagge kam für uns im richtigen Moment.“ Bereits am Vortag war Flörsch von Platz 24 bis auf den zwölften Rang vorgefahren.

Im Sprint überragte Collet gerade in der Startphase mit Manövern gegen Aron, Hugh Barter und Barnard. So war er vorn, noch bevor das Safety Car ausrückte. Josep María Martí kollidierte früh in Pouhon. Dino Beganovic traf Bortoleto von hinten in La Source, was dessen Aus in Runde 9 besiegelte. ■

XPB

Sieger am Sonntag: Taylor Barnard geigte auf

XPB

Sieger am Samstag: Paul Aron sprintete zum Erfolg

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Caio Collet	36.16,106 min
2.	Taylor Barnard	+ 0,559 s
3.	Paul Aron	+ 0,998 s
4.	Jonny Edgar	+ 1,536 s
5.	Franco Colapinto	+ 1,689 s
6.	Hugh Barter	+ 2,206 s
7.	Nikola Tsolov	+ 2,512 s
8.	Luke Browning	+ 3,382 s
9.	Leonardo Fornaroli	+ 3,538 s
10.	Grégoire Saucy	+ 4,446 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Taylor Barnard	39.50,104 min
2.	Christian Mansell	+ 1,529 s
3.	Nikita Bedrin	+ 7,703 s
4.	Alejandro García	+ 8,915 s
5.	Caio Collet	+ 20,053 s
6.	Sebastián Montoya	+ 20,172 s
7.	Sophia Flörsch	+ 20,533 s
8.	Paul Aron	+ 28,760 s
9.	Josep María Martí	+ 30,172 s
10.	Franco Colapinto	+ 31,547s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Gabriel Bortoleto	144
2.	Paul Aron	106
3.	Josep María Martí	105
4.	Zak O'Sullivan	101
5.	Franco Colapinto	100

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Grün-Rot-Stärke: Das Weltmeister-Team Envision Racing rahmt den Fahrer-Champion Jake Dennis ein

Kunden-Krönung

In der Formel E sind die Kunden wirklich der König. Mit dem Porsche-Privatier Jake Dennis und dem Jaguar-Klienten Envision Racing setzten sie sich beim Abschluss-Doubleheader in London gleich in beiden WM-Wertungen durch. Für Envision hätte der größte Triumph jedoch fast in einem gigantischen Desaster geendet.

Von: **Philipp Körner**

Vier rote Flaggen, ein katastrophaler teaminterner Crash und zwei Heldengeschichten: Das letzte Rennwochenende der ersten Gen3-Saison in London schenkte der Formel E das erhoffte Drama. In beiden Titel-Showdowns waren Jaguar- und Porsche-Motoren in den Hauptrollen. Bei den Fahrern reiste Jake Dennis (Andretti-Porsche) mit 24 Zählern Vorsprung auf Nick Cassidy (Envision-Jaguar) an. Die Außenseiter Mitch Evans (Jaguar) und Pascal Wehrlein (Porsche) brauchten jeweils ein Wunder. Bei den Teams jagten Porsche, Jaguar und Andretti das führende Envision Racing.

Im Qualifying am Samstag setzte sich der WM-Dritte Mitch Evans zwar eindrucksvoll in der K.o.-Phase durch, brachte aber eine Fünf-Plätze-Strafe aus Rom mit. Dadurch erbte Dennis' größter Rivale Nick Cassidy die Pole-Position. Dennis holte sich beim Heimspiel den zweiten Startplatz. Direkt hinter ihm hatte sich Cassidys Teamkollege Sébastien Buemi qualifiziert. Ein siebter Startrang beerdigte die Mini-Hoffnungen von Wehrlein.

Während Cassidy beim Start davonmarschierte, griff Buemi zügig nach Dennis. Dank des Buemi-Schutzschirms setzte Nick Cassidy einen frühen Vorsprung in eine problemlose erste Attack-Mode-Aktivierung um. Noch im Auftaktdrittel sollte er die zweite Durchfahrt erledigen. Dennis geriet derweil unter Druck von Evans. Zudem erwischte er beim ersten Boost-Versuch nicht alle Schleifen und musste erneut kommen. Das Andretti-Ass zeigte im Kampf um seinen größten Karriere-Erfolg spürbar Nerven.

> „Ich wurde im Samstag-Rennen mit allen möglichen Dingen konfrontiert – es fühlte sich so an, als ob die anderen nur gegen mich gefahren sind."
>
> Jake Dennis

Kernschmelze bei Envision

Nachdem Evans im Durcheinander der Aktivierungen die Führung übernommen hatte, bildete sich hinter ihm ein illustres Kampf-Trio aus Buemi, Cassidy und Dennis. Zwischen den beiden Titelanwärtern kam es mehrfach zu einem beinharten Duell. In der 15. von 36 geplanten Runden wurde das vorletzte Rennen rabiat auf den Kopf gestellt, als Nick Cassidy mit einem massiven Schaden vorn links gefilmt wurde. Wenig später stellte sich heraus, dass er mit dem vor ihm liegenden Buemi kollidiert war. Die aus der kollabierenden Front resultierenden Trümmer erzwangen die erste Safety-Car-Phase.

Cassidy, der im Gegensatz zum schicksalhaften Rom-Sonntag abstellen musste, berichtete sichtlich schockiert: „Nach meinen zwei Aktivierungen habe ich Sébastien vorbeigelassen, um seinem Rennen und damit dem Team netterweise zu helfen. Ich habe es sogar angeboten und bin kurz vom Gas gegangen." Warum? „Weil ich von mir selbst glaube, ein guter Teamplayer zu sein. Womöglich ein zu guter …" Der Strategie-Super-GAU legte

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

schließlich den Fokus auf Dennis, der schon am Samstag alles klarmachen wollte. In der zweiten Rennhälfte zitterte der BMW-Werksfahrer mit Porsche-Power allerdings mehrmals.

Nach einer Flugeinlage von Sacha Fenestraz (Nissan) in der 29. Runde musste das Safety Car ein zweites Mal das Feld einbremsen. Eine kaputte Barriere erforderte obendrein die rote Flagge. Im Anschluss an ein Hin und Her verkündete Renndirektor Scot Elkins schließlich Evans, Buemi und António Félix da Costa (Porsche) als Führungstrio beim Restart. Da Costa besetzte somit den Platz, den eigentlich der Vierte Dennis für die Krone wollte. Eine zweite rote Flagge in der 35. Runde veränderte die Spielregeln erneut. Ihr Grund war skurril: Eine verstopfte Strecke hielt den Großteil des verbliebenen Felds gefangen. Auslöser war Norman Nato (Nissan), der den trotz Attack Mode extrem sparenden Buemi abräumte. Im Schlusssprint ließen Evans, Da Costa und Dennis nichts mehr anbrennen. Eine drakonische Drei-Minuten-Strafe für zu wenig Druck im vorderen rechten Reifen schubste Da Costa ganz nach hinten – und Dennis auf P2. Da Costa tobte über die Strafe: „Ich hatte einen schleichenden Plattfuß!“ Während sich Evans eher anstandshalber über den Sieg freute, berichtete Dennis, der überraschend vor Buemi einlief: „Ich wurde mit allen möglichen Dingen konfrontiert – es fühlte sich so an, als ob alle gegen mich gefahren sind.“ Doch zumindest am Ende lief alles für ihn.

Regen bringt Langweiler

Zum Wohle einiger angeschlagener Launen im Paddock und der Länge dieser Geschichte verlief der Sonntag dann nahezu langweilig. Mit der finalen Pole-Position sammelte Nick Cassidy ersten Balsam. Der Neuseeländer schüttete im Interview trotzdem erst mal sein Herz aus: „Ich bin heute um zwei Uhr aufgewacht und dachte kurz, dass alles nur ein Albtraum gewesen sei.“ Hinter ihm reihten sich Evans, Nato, Dennis und der entthronte Stoffel Vandoorne (DS Penske) ein.

Der Start des 16. Saisonlaufs erwies sich als Hängepartie. Nach einem langen, derben Wolkenbruch gingen die 22 Fahrer zunächst hinter dem Safety Car ins erste Regenrennen der Gen3-Ära. Direktor Elkins musste aber schließlich die rote Flagge werfen. Auch Versuch 2 endete in der Boxengasse. Nach insgesamt deutlich über einer Stunde ohne Renn-Action lief das Rest-Saisonfinale auf anhaltend nasser Bahn ohne Probleme ab. Wegen besser nutzbarer Energie und nur einer Linie im Außenteil gab es schlicht keine Überholmöglichkeiten. Das mentale Comeback von Nick Cassidy schenkte dem seit Anfang in der Serie aktiven Envision Racing den Teamtitel. Evans und Dennis füllten das Podium auf. Die zehnte Saison der Formel E beginnt in Mexiko am 13. Januar 2024. ■

FORMEL E IN LONDON (GROSSBRITANNIEN)

1. Rennen, 37 Runden à 2,086 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Mitch Evans	1:33.47,300 h
2.	Jake Dennis	+ 1,116 s
3.	Sébastien Buemi	+ 1,668 s
4.	Sam Bird	+ 3,054 s
5.	Edoardo Mortara	+ 4,263 s
6.	Lucas di Grassi	+ 4,769 s
7.	Dan Ticktum	+ 5,118 s
8.	Norman Nato	+ 7,527 s
9.	Pascal Wehrlein	+ 8,725 s
10.	Jake Hughes	+ 9,128 s

2. Rennen, 38 Runden à 2,086 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Nick Cassidy	2:13.56,532 h
2.	Mitch Evans	+ 4,934 s
3.	Jake Dennis	+ 16,295 s
4.	Norman Nato	+ 24,819 s
5.	Stoffel Vandoorne	+ 26,290 s
6.	Sébastien Buemi	+ 27,406 s
7.	Sam Bird	+ 29,376 s
8.	Nico Müller	+ 30,304 s
9.	Dan Ticktum	+ 30,832 s
10.	Pascal Wehrlein	+ 35,558 s

WM-STAND FAHRER

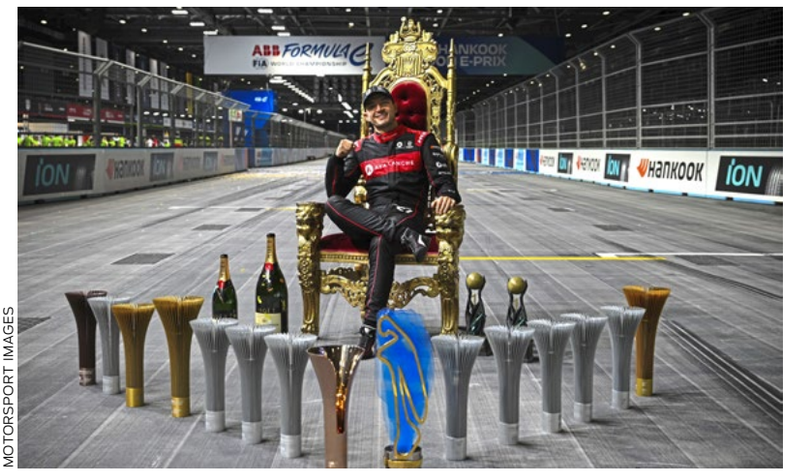
1.	Jake Dennis	229 Punkte
2.	Nick Cassidy	199
3.	Mitch Evans	197
4.	Pascal Wehrlein	149
5.	Jean-Éric Vergne	107
6.	Sébastien Buemi	105
7.	Maximilian Günther	101
8.	Sam Bird	95
9.	António Félix da Costa	93
10.	Norman Nato	63

WM-STAND TEAMS

1.	Envision-Jaguar	304 Punkte
2.	Jaguar	292
3.	Andretti-Porsche	252
4.	Porsche	242
5.	DS Penske	163
6.	Maserati-DS	140
7.	Nissan	95
8.	McLaren-Nissan	88
9.	NIO 333	42
10.	Mahindra	41

MOTORSPORT IMAGES

Verstopft: Ein massiver Stau erzwang am Samstag eine zweite rote Flagge

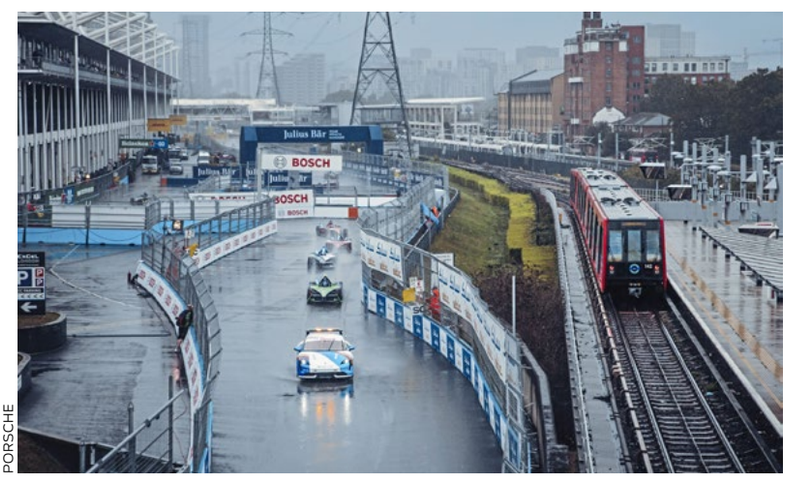


MOTORSPORT IMAGES

Geadelt: Jake Dennis münzte elf Saisonpodien in die Weltmeisterschaft um

MOTORSPORT IMAGES

Wiederhergestellt: Nick Cassidy dominierte nach dem Samstag-Debakel



PORSCHE

Durchnässt: Das erste Gen3-Regenrennen war das bisher längste der E-Serie

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zweiter Sieg, Tabellenführung etabliert: Das Akkodis-Trio Boguslavskiy, Marciello und Gounon siegte am Ring

AMG: Rock am Ring

Beim vierten Saisonlauf zum Endurance Cup der GT World Challenge holte Mercedes auf dem Nürburgring den zweiten Saisonsieg und mit Akkodis ASP und AlManar Racing einen Doppelerfolg. Audi und Porsche sahen zwar kein Land gegen die Daimler, bezogen aber die verbliebenen Top-5-Plätze. Mies lief es nur für BMW: Die Sieger von Spa verloren mit Platz 15 den Anschluss an die Tabellenspitze.

Von: **Marcus Schurig**

Zum zweiten Mal in der Saison 2023 holte sich das Mercedes-Team Akkodis ASP mit den Piloten Raffaele Marciello, Jules Gounon und Timur Boguslavskiy den Sieg – so wie schon beim 6h-Rennen auf dem Circuit Paul Ricard Anfang Juni. Die Parallelen gehen weiter: Wie in Le Castellet kam das zweite Mercedes-Topteam AlManar mit dem Trio Luca Stolz, Maro Engel und Fabian Schiller auf Platz 2. Und wie beim zweiten Lauf in Frankreich musste Mercedes nach dem Qualifying auch noch eine BOP-Strafe verdauen: Nach der Pole-Position für Akkodis ASP mussten die Daimler am Ring zehn Kilogramm zuladen.

Trotzdem war der einzige Gegner von Mercedes im Rennen am Nürburgring – Mercedes. Das AlManar-Team musste allerdings gleich beim Start wegen eines Feindkontakts Federn lassen: Startfahrer Engel fiel auf Position 4 zurück, während Raffaele Marciello im Akkodis-AMG unbeschadet durchs Getümmel kam und die Pole-Position in die Führung ummünzte. Bis zur Serie der ersten Stopps lag Engel zwar schon wieder auf P3, doch der Rückstand auf Marciello lag bereits bei über 18 Sekunden.

Marciello: Galavorstellung

Das war freilich kein Grund, die Flinte ins Korn zu werfen, denn das Akkodis-Trio hat mit Silber-Fahrer Timur Boguslavskiy eine Schwachstelle, während AlManar mit drei Vollprofis antritt. Marciello zögerte den ersten Stopp so lange wie möglich heraus, um die Stintzeit für Boguslavskiy so kurz wie möglich zu halten. Als der Russe nach dem Stopp wieder auf die Strecke zurückkehrte, hatte er dank der üblichen Galavorstellung von Marciello noch ein Polster von 13 Sekunden, obwohl das AlManar-Team mittels Undercut Boden gutgemacht hatte.

Obwohl die Mercedes nach dem Qualifying zehn Kilo zuladen mussten, dominierten die AMG-Teams Akkodis ASP und AlManar das 3h-Rennen am Nürburgring.

So konnte sich das AlManar-Team bei den Boxenstopps auch am Rutronik-Porsche auf Platz 2 vorbeischieben. Doch Fabian Schiller konnte in den ersten 30 Minuten seines Mittelstints nur drei Sekunden auf den Russen aufholen. Erst als die Reifen langsam nachließen und der Überrundungsverkehr dichter wurde, konnte Schiller den Rückstand auf den Akkodis-AMG mit der Startnummer 88 auf fünf Sekunden eindampfen, bevor er seinen Mercedes an die Box steuerte.

Boguslavskiy folgte eine Runde später, und als sein Teamkollege Gounon auf die Strecke kam, lag AlManar-Schlussfahrer Luca Stolz formatfüllend in seinem Rückspiegel. Der nächste Verfolger in Gestalt des Tresor-Orange-1-Audi (#40) war bereits um 15 Sekunden distanziert. Damit war alles für das große Mercedes-Finale angerichtet.

In den nächsten 14 Runden folgte Stolz Gounon wie ein Schatten und versuchte den Druck aufrechtzuerhalten. Am Ende wurde das Duell um den Sieg im Verkehr entschieden: In Runde 75 vergrößerte Gounon den Vorsprung mit Glück und Geschick im Verkehr auf drei Sekunden. „Das war der Puffer, den ich brauchte, um das Rennen in den letzten 30 Minuten zu kontrollieren“, so Gounon im Ziel.

„Wir sind natürlich superhappy, denn wir haben jetzt eine solide Tabellenführung im Endurance Cup, bei nur noch einem Rennen in Barcelona“, so Bogus-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

lavskiy. Das Akkodis-Trio hat genau genommen 18 Zähler Vorsprung auf das Rowe-BMW-Trio Philipp Eng, Nick Yelloly und Marco Wittmann, das am Nürburgring nur auf dem 15. Rang die Zielflagge sah.

„Das Team hat einen tollen Job gemacht. Wir hatten eine perfekte Abstimmung für die kühlen Bedingungen, dazu wurde die Strecke am Sonntagmorgen vom Regen grüngewaschen – das hat uns in die Karten gespielt“, so Marciello. „Nur beim Reifenverschleiß mussten wir haushalten, um über die Distanz zu kommen.“ Gounon erklärte: „Das Auto war in diesem Rennen eines der besten, die ich in meinen drei Jahren bei Mercedes-AMG jemals gefahren bin.“

Das Duell des Rennens

Beim Mercedes-Festspiel an der Spitze konnte Audi nicht eingreifen, obwohl man mit den Plätzen 3 für Tresor Orange 1 (#40) und P4 für den Saintéloc-Audi (Christopher Mies, Simon Gachet, Patric Niederhauser) ein gutes Mannschaftsergebnis erzielte. „Auf die Mercedes hat uns etwas gefehlt, mit Porsche waren wir auf Augenhöhe“, so Tresor-Pilot Ricardo Feller im Ziel. Das Duell Audi gegen Porsche oder Feller gegen Thomas Preining kulminierte kurz nach dem zweiten Stopp: Die 65. Runde fuhren Feller und Preining über weite Strecke nebeneinander, am Ende konnte sich Feller durchsetzen und danach auch absetzen.

Porsche-Pilot Thomas Preining geriet bei seinem Schlussstint dann immer stärker ins Visier des Saintéloc-Audi (#25) von Patric Niederhauser. Der hatte sich 30 Minuten vor Ende ans Heck des Elfers gekämpft, und damit begann das längste und vor allem spannendste Duell des 3h-Rennens am Nürburgring: Niederhauser und Preining beharkten sich nach allen Regeln der Kunst, auf höchstem Niveau, absolut fair – und über 21 lange Minuten. Wie es ausging, konnten wir leider nicht sehen, weil die TV-Produktion den entscheidenden Move von Niederhauser in Runde 89 skandalöserweise verpasste!

Zwei Mercedes, zwei Audi und dann zwei Porsche – das schien der Zieleinlauf zu sein, denn hinter Preining lag bei der Zieldurchfahrt der Dinamic-911 von Ayhancan Güven auf Position 6. Doch sein Team bekam wegen Unterschreitung der Mindeststoppzeit eine nachträgliche Zeitstrafe von 15 Sekunden aufgebrummt, was ihn im Endklassement bis auf Platz 10 abrutschen lassen sollte.

Beim deutschen Gastspiel des Endurance Cups lieferten also die deutschen GT3-Hersteller zur Freude der Fans durchaus ab, mit einer Ausnahme: BMW. Das Rowe-Team kam nach den Siegen in Monza und beim 24h-Klassiker in Spa mit geschwollener Brust und intakten Meisterschaftschancen zum Ring. Und mit schlechter Stimmung: Der Ladedruck wurde nach Spa über die BOP beschnitten, was in etwa 20 PS kostete. „Das ist der größte BOP-Einschnitt, den ich je im Motorsport erlebt habe“, sagte Rowe-Teamchef Hans-Peter Naundorf.

Startplatz 10 für das Topauto mit der #98 von Eng, Yelloly und Wittmann war in Anbetracht der BOP-Charade noch gut, doch bereits in der ersten Kurve sorgte Feindkontakt für den ersten Rückschlag. Dazu gab es Beschädigungen am Schweller und der Unterbodenbefestigung, was der Performance nicht geholfen hat. Ein weiterer Feindkontakt mit einem Lamborghini war der letzte Genickbrecher fürs Rowe-Team. Die Junioren Hesse/Harper/Verhagen kamen im Schwesterauto auch nur auf Platz 11.

Nur marginal besser lief es bei den Markenkollegen von WRT: Während das Rossi-Mobil (#46) nach einem Unfall viel Zeit verlor, rettete der Top-BMW mit der Nummer 32 (Weerts/Vanthoor/Van der Linde) dank eines beherzten Schlussspurts von Dries Vanthoor mit Platz 7 noch halbwegs die BMW-Ehre.

„Das war nicht unser Rennen, auch nicht unsere Rennstrecke und sicher nicht unsere BOP“, so BMW-Sportchef Andreas Roos, der gute Miene zum bösen Spiel machte. Fakt ist, dass die Bayern ihre Chancen im Titelkampf fast eingebüßt haben. Das Mercedes-Team Akkodis ASP führt jetzt übrigens nicht nur im Endurance Cup, sondern auch im Sprint Cup sowie der kombinierten GTWC-Gesamtwertung liegen Boguslavskiy und Marciello vorn.

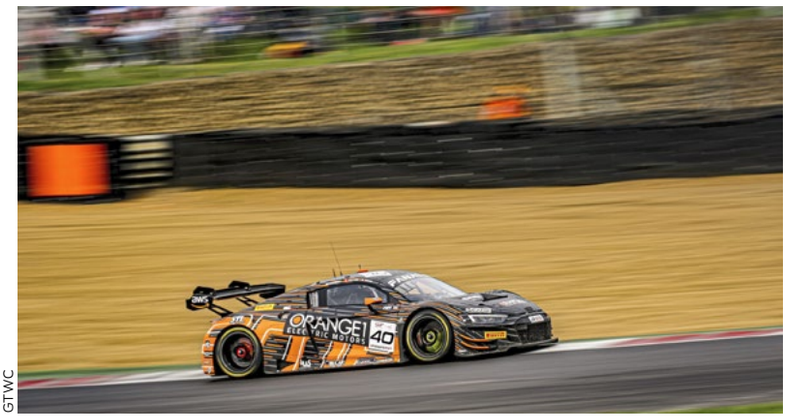
Auf keinen Fall unerwähnt bleiben sollte der sechste Platz und der Sieg in der Gold-Klasse des Winward-Mercedes-Teams am Nürburgring: Startfahrer David Schumacher zeigte im ersten Stint eine tolle Show und leistete exzellente Vorarbeit, die seine Teamkollegen Miklas Born und Marius Zug gekonnt und erfolgreich zu Ende brachten. ■

GTWC

Heiße Kiste: Beim Start gab es viel Feindkontakt, aber Marciello blieb vorn

GTWC

Erst Rückfall, dann im Kampf um den Sieg: Der AlManar-AMG kam auf P2


GTWC

Starker Auftritt: Das Audi-Trio Feller/Drudi/Marschall holte Position 3

GT WORLD CHALLENGE: ENDURANCE CUP

VIERTER SAISONLAUF: NÜRBURGRING (D)

Länge der Strecke: 5,137 km; **Renndistanz:** 92 Runden = 472,604 km; **Pole-Position:** Jules Gounon, Timur Boguslavskiy, Raffaele Marciello; Akkodis-ASP-Mercedes-AMG-GT3 (#88): 2.09,233 min; **Schnellste Runde:** Raffaele Marciello; Akkodis-ASP-Mercedes-AMG-GT3 (#88): 1.54,985 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#88	Marciello/Boguslavskiy/Gounon	Akkodis/Mercedes-AMG	3:01.33,469 h
2.	Pro	#777	Engel/Stolz/Schiller	AlManar/Mercedes-AMG	+1,990 s
3.	Pro	#40	Feller/Drudi/Marschall	Tresor Orange 1/Audi R8	+17,748 s
4.	Pro	#25	Mies/Gachet/Niederhauser	Saintéloc-Audi R8 GT3	+29,483 s
5.	Pro	#96	Heinrich/Olsen/Preining	Rutronik/Porsche 911 GT3 R	+35,562 s
6.	Gold	#157	Born/Schumacher/Zug	Winward/Mercedes-AMG	+1.03,310 min
7.	Pro	#32	Vanthoor/Weerts/Van der Linde	WRT/BMW M4 GT3	+1.03,923 min
8.	Pro	#11	Haase/Pauwels/Vervisch	Comtoyou/Audi R8 GT3	+1.04,880 min
9.	Pro	#6	Mitchell/Mapelli/Perera	K-Pax/Lambo Huracán GT3	+1.05,581 min
10.	Pro	#54	Güven/Müller/Engelhart	Dinamic/Porsche 911 GT3 R	+1.09,120 min
11.	Pro	#998	Harper/Hesse/Verhagen	Rowe/BMW M4 GT3	+1.20,149 min
12.	Gold	#19	Beretta/Pulcini/Ineichen	Iron Lynx/Lambo Huracán	+1.20,580 min
13.	Pro	#159	Goethe/Kirchhöfer/Kjaergaard	Garage 59/McLaren 720 S	+1.20,971 min
14.	Pro	#71	Serra/Rigon/Fuoco	AF Corse/Ferrari 296 GT3	+1.21,675 min
15.	Pro	#98	Eng/Wittmann/Yelloly	Rowe/BMW M4 GT3	+1.40,350 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GT3 darf nach Le Mans, weil es Kundensport ist – jetzt kommen plötzlich die Werksteams

SRO

Kunden-Werkskeule?

Porsche Motorsport hat letzte Woche als erster Hersteller bekannt gegeben, dass das Manthey-Team die Einsätze in der GT3-Kundensportklasse der Sportwagen-WM 2024 durchführen wird. Bei anderen Herstellern läuft es ähnlich. Die Szene fragt sich nun, was das mit Kundensport zu tun hat. Und gibt es genügend Bronze-Fahrer, die vier Millionen Euro auf den Tisch legen – oder zahlen die Hersteller die Zeche am Ende selbst?

Von: **Marcus Schurig**

Die GT3-Klasse ist Kundensport, deshalb wird es keine Profi-Kategorie in der WEC geben." Das sagte ACO-Präsident Pierre Fillon beim letzten WM-Lauf in Monza mit Blick auf die Einführung der LMGT3-Kategorie, die 2024 die GTE-Klasse ersetzen wird. Folgerichtig hatte der ACO angekündigt, dass in der LMGT3-Klasse nur gemischte Fahrerpaarungen aus Profis und Amateuren (also vermutlich ein Bronze-, ein Silber- und ein Gold-/Platin-Fahrer) erlaubt sein sollen – was prinzipiell alles nach Kundensport klingt.

Doch genau genommen wurde diese Perspektive bereits 2023 in der aktuellen GTE-Am-Saison ad absurdum geführt: Hier hat Corvette Racing mit Bronze-Pilot Ben Keating in Monza vorzeitig den GTE-Am-Titel eingefahren – mit einem Werksteam.

Nächstes Jahr wird es offenbar überall so laufen: Porsche Motorsport verkündete letzte Woche, dass das Manthey-Team 2024 die zwei GT3-Plätze in der WEC füllt. Das LMDh-Werksteam WRT wird zwei BMW M4 GT3 einsetzen, das Ferrari-Werksteam AF Corse zwei 296 GT3, das Lambo-Werksteam Iron Lynx zwei GT3-Huracán, und Akkodis bringt zwei Lexus RC-F GT3 an den Start – im Auftrag von Toyota Gazoo Racing.

GT3: Werkskundensport?

Also Kundensport mit Werksteams? Das sportliche Reglement der neuen LMGT3-Klasse ist nicht final veröffentlicht, aber der ACO erklärte im Juni, dass Werksteams in der GT3-Klasse nicht vorgesehen sind. Und es wäre ein Leichtes, das zu implementieren: In der European Le Mans Series (ELMS), die ebenfalls vom ACO ausgerichtet wird, entscheidet der Ausrichter über die Einsatzteams. Mit einem analogen Vorgehen hätte man die Entsendung von GT3-Werksteams in die WEC unterbinden können. Corvette und Ford wollen sich an die Regel halten und Kundenteams in die WEC entsenden. Natürlich kann man darüber streiten, wie viel Werksunterstützung ein Kundenteam hat, oder welche Teams warum Satellitenteams sind. Bei Manthey ist Porsche Mehrheitseigentümer. AF Corse oder WRT sind offizielle Werksteams in der WM-Topklasse – das sagt eigentlich alles (siehe Editorial Seite 3).

Wenn 2024 Werksteams GT3-Autos in der WM einsetzen, stellt sich auch die Frage der Finanzierung. Die GT3-Teams, die schon für die WEC gesetzt sind, rufen vier bis fünf Millionen Euro pro Auto auf, macht bei einem Zweiwagenteam acht bis zehn Millionen Einsatzkosten. Das steht in keiner Relation zur Performance: In der LMP2-Klasse, die auf WM-Ebene 2024 abgesägt wird, lagen die Saisonkosten bei drei Millionen Euro für die volle Saison, inklusive Le Mans. Doch hier handelt es sich um reinrassige Prototypen, die in Le Mans 30 Sekunden schneller fahren als die LMGT3-Autos.

MOTORSPORT IMAGES

Amateure in Werksautos? Corvette machte es 2023 in der GTE-Am vor

In den Pro-Am-Klassen zahlen in der Regel die Bronze-Fahrer die Zeche – so wie bisher in der LMP2. Ob das Geschäftsmodell auch in der LMGT3 zündet, bleibt abzuwarten. Der ACO kalkuliert mit 14 bis 16 LMGT3-Plätzen, aufgeteilt auf bis zu acht Hersteller. Die verkappten Werksteams müssen jetzt erst mal schnelle Bronze-Fahrer finden, die eventuell auch Geld mitbringen. Doch es gibt halt nur einen Ben Keating – und keine 16.

Was dazu führen könnte, dass die wenigen guten Bronzefahrer womöglich bezahlt werden, um die Siegchancen zu erhöhen (wie früher in der LMP2). Von da ist es nur noch ein kleiner Schritt, bis die Hersteller weite Teile der GT3-Einsätze in der WM finanzieren – ein skurriles Szenario!

Hat niemand hingeschaut?

Damit wäre der Grundgedanke des GT3-Sports ebenso ad absurdum geführt wie das Konzept des Kundensports. Die Kundenteams bleiben in der WM außen vor. Vielleicht dürfen sie in Le Mans mitspielen, dann treten aber die Hersteller am Ende gegen ihre Kunden an. Es herrschte bisher unter den GT3-Herstellern Einigkeit, dass das der falsche Weg sei – denn letztlich werden so die Kunden von der Werkskeule erschlagen (siehe rechte Seite).

Unter die Räder geraten so bei Porsche Teams wie Proton Competition oder Project1, die seit Jahren den Kundensport hochhalten. Auch pikant: In der Pressemitteilung macht Porsche „die geringe Anzahl der zugewiesenen Startplätze im neuen LMGT3-Feld" dafür verantwortlich, dass man den Kundensportansatz nicht umsetzen könne – und schiebt damit dem ACO den Schwarzen Peter in die Schuhe.

Den Unfug von Werksteams im Kundensport in Kombination mit echten oder vermeintlichen Amateurpiloten hätte der ACO verhindern können, wenn er die Einsatzteams über ein Auswahlkomitee selbst bestimmt hätte. Den Anschauungsunterricht für die Fehlentwicklung lieferte 2023 Corvette Racing in der GTE-Am-Kategorie. Aber offenbar hat da niemand hingeschaut … ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC): Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach über die WEC-Rückkehr von Manthey Racing

„GT-Sport ist Kundensport“

Porsche Motorsport hat letzte Woche das Manthey-Team für die Einsätze in der GT3-Kundensportklasse der Sportwagen-WM 2024 nominiert. Im Gespräch mit Motorsport aktuell begründet Sportchef Thomas Laudenbach die Entscheidung.

Von: **P. Körner, M. Schurig**

Porsche ist Mehrheitseigentümer bei Manthey, was das Rennteam aus der Eifel zu einem De-facto-Werksteam macht. Macht Porsche also 2024 in der WM Kundensport mit einem Werksteam? Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach ist sich der Problematik bewusst: „In dieser Situation wird man nie eine Entscheidung treffen können, mit der alle zufrieden sind. Ich war gar nicht glücklich über die Tatsache, dass der Hersteller die Entrys zugeteilt bekommt. Hierzu möchte ich ein ganz klares Statement abgeben: Seitdem wir mit dem RSR-Werksprojekt aufgehört haben, ist GT-Sport für Porsche Kundensport. Dass Manthey uns nahesteht, ist bekannt. Sie sind bei uns auch in vielen Dingen involviert. Trotzdem bleibt es dabei, dass es hier um Kundensport geht.“

PORSCHE

Porsche-Sportchef Laudenbach rechtfertigt den WM-Deal für Manthey Racing

Mit Blick auf die Saison 2023, wo Corvette mit einem Werksteam die GTE-Am-Titel in der WEC gewonnen hat, erklärt Thomas Laudenbach: „Ich sage klipp und klar: Wir möchten dort gar keine Werksteams sehen. Manthey wird es auch nicht sein und selbst als Team die Entscheidungen treffen. Ja, ich sehe andere Entwicklungen mit Sorge und bin kein großer Fan davon. Ich würde auch nicht sagen, dass Quasi-Werksteams die Intention des ACO waren. Allein die Tatsache einer FIA-Weltmeisterschaft mit dem größten Langstreckenrennen der Welt in Le Mans macht es fast zwangsläufig, dass wir etwas machen, das als werksnah beschrieben wird.“

„Kundensport geht bei Porsche vom Club- bis zum professionellen GT-Sport. Dieses Muster werden wir auch bei Manthey in der WEC und in Le Mans sehen. Genauso wie bei unseren Teams in der DTM, am Nürburgring und anderen großen Rennen wie beim 24h-Rennen in Spa.“ Einwurf, Euer Ehren: In Spa waren die meisten GTWC-Teams not amused, dass plötzlich das Manthey-Team ums Eck bog und ihnen die Show stahl. Werkskundensport bleibt weiter ein zweischneidiges Schwert. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

WRT: MONSTERPROGRAMM

Das belgische WRT-Team wird laut Teamkreisen in der nächsten WEC-Saison nicht nur die beiden LMDh-Prototypen von BMW in der Hypercar-Klasse einsetzen, sondern auch die LMGT3-Autos. WRT wird in der Sportwagen-WM also vier BMW-Rennwagen an den Start bringen. Es gilt übrigens als ausgemacht, dass WRT sein Programm in der GTWC Europe weiter fortsetzen wird. Man munkelt, dass WRT dort drei BMW M4 GT3 an den Start bringt.

ROSSI MIT LMDh-CHANCE

Nachdem Valentino Rossi im BMW-Werksteam WRT beim vorletzten GTWC-Umlauf in Misano seinen ersten GT3-Sieg feiern durfte, bekommt er Lob von BMW-Sportchef Andreas Roos: „Rossi hat sich in den letzten anderthalb Jahren toll gesteigert, er ist wirklich schnell und hatte in Misano sogar den zweitschnellsten Stint von allen Piloten. In Spa oder im dichten Verkehr ist es schwieriger für ihn, da muss er noch lernen. Aber er wird auf jeden Fall einen LMDh-Test bekommen, das haben wir versprochen. Ob er dann Rennen fährt, werden wir sehen, aber Rossi ist ehrgeizig und motiviert.“

AMG: GT3? JA! WIE? OFFEN!

Im Interview mit unserem Schwestermagazin sport auto (Heft 9/23) erklärte der neue AMG-CEO Michael Schiebe zur GT3-Zukunft: „Der aktuelle GT3 ist sehr erfolgreich, wir sind damit sehr aktiv im Motorsport, und ich habe inzwischen auch viele unserer Kundenmotorsport-Teams kennengelernt, die mit dem GT3 sehr glücklich sind. Ich möchte heute noch keine Details sagen, wie wir dieses Thema fortführen. Aber Sie können sicher sein, dass wir es fortsetzen.“ Zwei Optionen stehen zur Wahl: Man nimmt den AMG-GT-Nachfolger, der auf dem SL63 basiert, doch das Auto ist als 2+2-Sitzer schwer, was zum Prototypenbau zwingen wird. Oder man legt für die Homologation eine Kleinserie von 300 Exemplaren auf und homologiert sie als GT3-Auto.

GERÜCHTE UM MARCIELLO

Es ist ein offenes Geheimnis, dass GT3-Superstar Raffaele Marciello im letzten Oktober einen Vertrag mit Lamborghini unterzeichnet hat (MSa berichtete), um in die neue LMDh-Prototypenklasse aufzusteigen. Englische Medien wollten am letzten Wochenende erfahren haben, dass der Italiener nun doch zu BMW wechseln könnte. BMW-Sportchef Roos kurz und knapp: „Ich habe nicht mal die Telefonnummer von Marciello!“ Auch im Lambo-Camp wurden die Spekulationen als halb gare Online-News abgetan.

GTWC

ALFA: JA? NEIN? MAYBE!

Alfa Romeo-Boss Jean Philippe Imparato hat eine Neubewertung der Motorsport-Strategie angekündigt, nachdem die Kooperation in der Formel 1 mit dem Sauber-Team 2025 endet. Imparato erklärte, dass neben einer Fortsetzung des F1-Engagements auch die WEC auf der Denkliste steht. Alfa gehört zur Stellantis-Gruppe, die bereits mit Peugeot in der Sportwagen-WM (WEC) vertreten ist. Das wiederum hat Spekulationen angeheizt, wonach Alfa den Peugeot 9X8 in rote Farbe tunken könnte, um damit in der amerikanischen IMSA-Serie zu starten. Der Schock zum Schluss: Imparato hat im Juli erklärt, dass man sich noch nicht entschieden habe und dass es auch noch dauern könne. Maybe.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Nirgends gibt es in der WM so viel Luft nach unten wie bei der Rallye Finnland

HYUNDAI

Finnische Achterbahn

Wenn es eine Rallye innerhalb des WM-Kalenders gibt, die das Attribut spektakulär verdient, so ist dies ohne Zweifel die Rallye Finnland. Haushoher Favorit ist Weltmeister Kalle Rovanperä, der neben der restlichen Weltklasse auch gegen seinen Teamchef antritt.

Von: **Michael Heimrich**

Achterbahn ist der passende Ausdruck, um die schnellste WM-Rallye im Kalender in ein Wort zu gießen. Über 40 Prozent der Distanz bewegen sich die Top-Piloten auf dieser „Suomalainen Vuoristorata“ mit Geschwindigkeiten jenseits der 150 km/h durchs dichte Gehölz. Die 321 Wertungskilometer rund um den Austragungsort Jyväskylä führen über unzählige Sprungkuppen und Hügel. Diese postieren sich in variantenreicher Hinterhältigkeit vor, in, hinter und zwischen rasant schnellen Kurven. Mit anderen Worten: Die Rallye Finnland ist nichts anderes als eine imposante Achterbahn, für die es Können und Mut braucht.

Viel Zeit zum Eingewöhnen braucht es dieses Mal nicht, denn zwischen den beiden WM-Läufen in Estland und Finnland lag gerade mal ein Wochenende. Was Tempo, Driftwinkel und Flugdistanzen angeht, ähneln sich beide WM-Läufe stark. Selbst beim Wetter soll es kaum Unterschiede geben: Ein Mix aus Regen und Sonne ist auch für Finnland gemeldet.

Haushoher Favorit im 67 Teams umfassenden Starterfeld ist Kalle Rovanperä, der endlich seinen ersten Heimsieg feiern will. In Estland zeigte der junge WM-Spitzenreiter bereits, dass es für ihn offenbar kaum ein Nachteil ist, als erster Fahrer die Strecken zu kehren. „Letztes Jahr haben wir am Freitag rund 20 Sekunden verloren und im weiteren Verlauf fast 15 zurückgewonnen. Aber mal sehen, was wir dieses Jahr machen können“, so Rovanperä.

Ausgerechnet sein eigener Chef wird ihm zusätzliche Konkurrenz machen. Jari-Matti Latvala löst ein altes Versprechen seines Vorgängers Tommi Mäkinen ein, nachdem sein Toyota-Mietauto bei der Rallye Schweden 2020 wegen eines technischen Gebrechens früh liegen blieb. So kann Latvala aus erster Reihe beobachten, ob der Aufwärtstrend bei Hyundai nur ein Strohfeuer ist oder ob sich die ersten Früchte der Arbeit von Ex-VW-Startechniker FX Demaison zeigen. Der hatte am Fahrwerk Modifikationen vornehmen lassen, und prompt erlebten Thierry Neuville und Co. so etwas wie einen zweiten Frühling zur Saisonhalbzeit.

TOYOTA

Teamkollegen: Katsuta und Latvala

Den würde auch gerne Vorjahressieger Ott Tänak erleben. In Estland zeigte der Ford-Pilot ein beachtliches Tempo, war aber nach der frühen Zeitstrafe wegen eines Motorwechsels ohne Chance. „Wir haben gezeigt, was wir können“, deutet der Este die Marschrichtung an. ■

WM-NACHRICHTEN

VOLLE HÜTTE

Die härteste Konkurrenz erlebt bei der Rallye Finnland erneut die Rally2-Kategorie. Insgesamt 36 Fahrer haben sich angemeldet. Top-Favorit ist der finnische Lokalmatador Sami Pajari (Skoda), aktuell Siebter der Fahrerwertung. Sein Landsmann Jari Huttunen (Skoda) will jedoch ebenso ein Wörtchen mitreden wie Andreas Mikkelsen (Skoda), die neue Hyundai-Speerspitze Emil Lindholm, Ford-Werksfahrer Adrien Fourmaux und Tabellenführer Yohan Rossel (Citroën).

KINDERBREMSE

Auch Esapekka Lappi zerbricht sich den Kopf darüber, wie man Überflieger Kalle Rovanperä einbremsen kann. „Vielleicht sollten wir zusehen, dass er Vater wird“, scherzt der ältere Finne über den jüngeren. „Mal abgesehen von seinem Alter: Kalle hat keine Kinder und kann vielleicht deshalb voll reinhalten.“ Lappis Theorie hat allerdings einen Haken: Schon Rovanperäs Vorgänger Sébastien Ogier bewies, dass auch Väter weiterhin die Schnellsten sein können.

VORENTSCHEIDUNG

Da Mauro Miele seinen Start in Finnland nach Beschwerden von seinem zwischenzeitlichen Estland-Unfall absagte („auf ärztliches Anraten“ – er legte am WE Attest vor), könnte Tabellenführer Alex Villanueva (Skoda) bei einem dritten Saisonerfolg vom Tabellenzweiten Armin Kremer und von den anderen Verfolgern nur eingeholt werden, wenn ein Fahrer noch drei Siege einfährt und der Spanier bei seinen zwei restlichen Starts nicht punktet.

NEUES FORMAT

Die WM-Verantwortlichen suchen nach neuen Lösungen, um den Sonntag attraktiver zu gestalten. Eine überarbeitete Punkte-Regel liegt ebenso auf dem Tisch wie die generelle Verkürzung der Etappen bei einigen Veranstaltungen. Auch über die Rückkehr des Qualifyings wird diskutiert. ■ MH

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Nur in Teilzeit, aber schwer umworben: Toyotas Joker Sébastien Ogier

ROESELER

Rallye-WM

Wechselt Ogier zu Hyundai?

Die „Silly-Season“ ist in vollem Gange, im Mittelpunkt Champion Rovanperä und sein Vorgänger Ogier. Bei Toyota laufen am Saisonende alle Fahrerverträge aus, und Hyundai plant künftig mit vier Werksautos.

Von: **Reiner Kuhn**

Kurz vor Weihnachten feiert Sébastien Ogier seinen 40. Geburtstag. Keiner bezweifelt jedoch, dass der achtmalige Weltmeister und mit drei Saisonsiegen aktuell erfolgreichste WM-Starter auch danach in der Topliga weiter als Teilzeitfahrer antreten will. Allerdings ist aktuell offen, in welchem Auto der Franzose 2024 sitzen wird. Zum einen will Hyundai künftig wieder einen vierten Werkswagen einsetzen. Zum anderen laufen bei Toyota zum Saisonende alle Fahrerverträge aus.

Nur schwer vorstellbar, dass die Japaner den mit einem Wechsel kokettierenden Kalle Rovanperä ziehen lassen. Zu sehr scheint der Champion und Tabellenführer mit dem von Finnland aus operierenden Werksteam verbunden. Sein Manager Timo Jouhki und der bei Toyota für die Rallye-WM zuständige Yuichiro Haruna dürften fast sicher eine, wenn auch bestens vergütete, Einigung finden. Auch der zweite Toyota-Vollzeitpilot Elfyn Evans soll von Hyundai umworben werden, wo man ohne Dani Sordo plant. „Auch bei mir ist noch nichts unterschrieben“, bestätigt Evans am Rande der Rallye Tampere. „Im Moment folgt eine Rallye der nächsten, und ich konzentriere mich voll aufs Fahren. Vor Ende September wird es bestimmt keine Neuigkeiten geben.“

Hyundai wird allerdings kaum auf Toyota warten und weiter versuchen, schnellstmöglich einen der siegfähigen Topfahrer zum Wechsel zu bewegen. Teilzeitfahrer Ogier scheint dabei die wahrscheinlichste Option. Auch weil Hyundai schon Polo-WRC-Vater Jean François Demaison als Technischen Direktor holte. Gemeinsam könnten die beiden Landsmänner den i20 Rally1 schärfen, Hyundai dem langjährigen Alphatier Thierry Neuville einen Teamkollegen auf Augenhöhe zur Seite stellen und Ogier mit dem fünften Hersteller WM-Siege anpeilen. ■

Rallye-WM I Wettbewerbstest in Tampere

Probegalopp am Limit

Mit Rovanperä, Evans und Loubet nutzten auch drei WM-Asse die regionale Rallye Tampere, um sich auf den bevorstehenden WM-Lauf vorzubereiten.

Mehr Achterbahn geht nicht. 1994 waren Teile der Rallye Tampere letztmals Bestandteil des finnischen WM-Laufes. Besonders die kaum veränderten acht Kilometer der WP „Savo“ gelten als ultimative Herausforderung.

Neben Jari Huttunen (Skoda) und Roope Korhonen (VW) nutzten auch drei Werkspiloten die acht Prüfungen über insgesamt 80 WP-Kilometer, um sich auf den WM-Lauf vorzubereiten.

Kalle Rovanperä gewann im strömenden Regen vor seinem Toyota-Teamkollegen Elfyn Evans (+ 11,6 s). „Mit dem Regen war das echt heftig, aber wir konnten einiges ausprobieren“, so der siegreiche Weltmeister.

M-Sport-Pilot Pierre-Louis Loubet haderte zwischenzeitlich mit Motorenproblemen und wurde nur Zehnter (+ 8,26 min). ■ RK

TOYOTA

Automobiles Mächtigkeitsspringen: Sieger Rovanperä auf der WP „Savo“

Rallycross-WM

WM ohne Topklasse!

Nach dem verheerenden Feuer in Lydden Hill steigt der Rallycross-WM-Lauf im belgischen Mettet ohne die Topklasse RX1e.

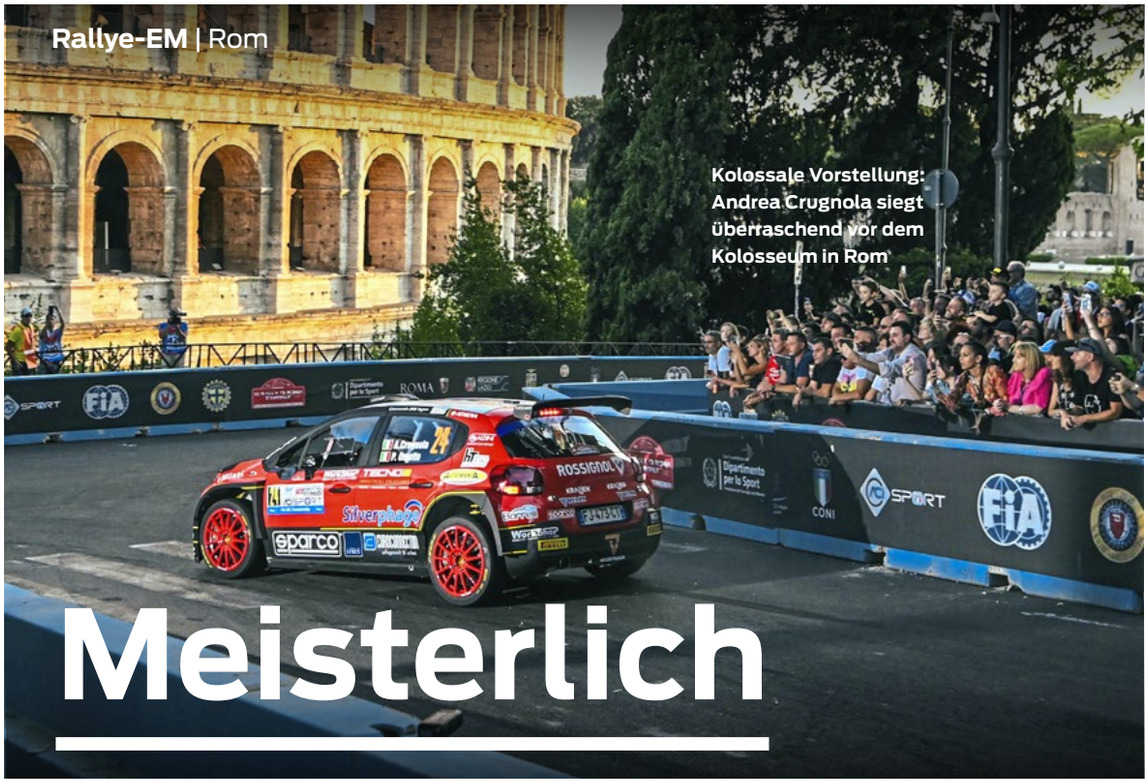
Zehn Tage nachdem im Fahrerlager von Lydden Hill ein vom vollelektrischen Lancia Delta Evo-e ausgelöster Brand das ganze Equipment des Special One Racing Teams vernichtete, wird immer wahrscheinlicher, dass die mit einer Einheitsbatterie von Kreisel Electric ausgestattete RX1e-Topklasse der Rallycross-WM nach nur einem Jahr schon wieder vor dem Aus steht.

Denn während die FIA laut einem knappen Statement „den Vorfall in Lydden Hill mit allen relevanten Parteien weiter untersucht und alle wichtigen Erkenntnisse im Bereich Sicherheit genutzt werden, um FIA-Meisterschaften dank einer gemeinsamen E-Safety-Verordnung (FIA ISC, Anhang H) zu verbessern“, stellt Freddy Tacheny, Organisator der World RX of Benelux, klar: „Die Show muss weitergehen.“ Beim belgischen WM-Lauf am Wochenende ist demnach nur die Euro RX mit Verbrennungsmotoren sowie die kleinere RX2e-Elektroklasse am Start. In Belgien werden neben Weltmeister Johan Kristoffersson und seinem Teamkollegen Ole-Christian Veiby auch die Brüder Kevin und Timmy Hansen statt in ihren RX1e-Supercars mit 500 kW (680 PS) erstmals in einem „nur noch“ 270 kW (360 PS) leistenden RX2e sitzen. Noch ist offen, ob dies auch beim in nur zwei Wochen später folgenden Rallycross-WM-Wochenende im norddeutschen Buxtehude so sein wird. ■ RK

KOPF

Eine Klasse tiefer: Kristoffersson

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Kolossale Vorstellung: Andrea Crugnola siegt überraschend vor dem Kolosseum in Rom

MASSIMO BETTIOL

Meisterlich

Nirgends hat es die kontinentale Elite gegen die heimischen Asphalt-Asse mit ihren Pirelli-Reifen schwerer als in Italien. Diesmal geigte Andrea Crugnola groß auf. Der hinter den Landesgrenzen kaum bekannte Fahrer feierte seinen ersten EM-Sieg, seinen fünften Saisonerfolg und damit auch seinen dritten Landestitel.

Von: **Reiner Kuhn**

Schon 2019 und 2021 war Andrea Crugnola auf den heimischen Asphaltpisten im Hinterland von Rom schneller als die versammelte EM-Elite. Doch beide Male musste sich der 34-Jährige seinem italienischen Landsmann und Ex-Europameister Giandomenico Basso geschlagen geben. Diesmal drehte der Citroën-Pilot den Spieß um – und wie: Egal ob kurz, lang, flüssig, selektiv oder knifflig, auf den ersten sieben Prüfungen markierte Crugnola die Bestzeit und startete mit 20,2 Sekunden Vorsprung auf Basso (Skoda) und 23,7 Sekunden auf seinen französischen Markengefährten Yoann Bonato in die sonntägliche Schlussetappe.

Andere hatten da schon zusammengepackt: Vorjahressieger Damiano De Tommaso baute seinem Skoda 200 Meter neben dem Kolosseum an einer Betonmauer das linke Hinterrad aus (WP 1), nicht minder telegen legte der EM-Zweite Martins Sesks seinen Skoda aufs Dach (WP4). Anders Tabellenführer Hayden Paddon: Als Sechster kämpfte der Neuseeländer im Hyundai im buntgemischten und dicht gedrängten Verfolgerfeld um den Anschluss. Der ehemalige Werksfahrer schoss sich immer besser ein und hatte sich schon bis auf Zwischenrang 4 vorgearbeitet, als sich der drei Ränge hinter ihm platzierte Mikko Heikkilä nach einem Ausritt mit kaputtem Heck verabschiedete.

Finale Reifen-Dramen

In der vorletzten Prüfung kam es dann noch mal ganz dick: Gleich sieben der Top-20 erwischten so unglücklich ein offensichtliches Loch in der Ideallinie, dass sie zum Reifenwechsel anhalten mussten. Zwei der größten Profiteure sprechen deutsch: Albert von Thurn und Taxis machte so acht Plätze gut und wurde 13. (+ 4,56 min), sein österreichischer Skoda-Markenkollege Simon Wagner verbesserte sich von Position 11 auf Rang 6 (+ 2,06 min). An der Spitze änderte sich dagegen wenig. Während Crugnola Basso auf Abstand hielt, schaffte Paddon das Kunststück, auch beim sechsten EM-Lauf vom Podium zu grüßen. Eine satte Minute später landete der amtierende Europameister Efrén Llarena im mit MRF-Reifen besolten Skoda als bester nicht Pirelli-Pilot mal wieder auf Rang 4 und kann sich zumindest darüber freuen, dass er dem in Italien nicht angetretenen Mads Östberg in der EM-Tabelle bis auf elf Zähler auf die Pelle rückt.

Noch mehr hatte nur Crugnola zu feiern. Nach fünf von fünf Saisonsiegen kürte er sich nach 2020 und 2022 zum Landesmeister und verkündete im Ziel strahlend, dass er im Dezember erstmals Vater wird.

Schulz auf Junioren-Podest

Beim vierten von sechs EM-Läufen der Junioren hatte mit Roberto Drapa ebenfalls ein Italiener die Nase vorne. Dahinter kämpften Opel-Junior Timo Schulz und der Rumäne Norbert Maior um die verbleibenden Podiumsplätze. Der Saarländer Schulz musste nach einem Dreher, der ihn in der Auftaktprüfung zwölf Sekunden kostete, eine mächtige Aufholjagd starten. Er zog bis zum Ziel an elf Kontrahenten vorbei und stand mit 26,2 Sekunden Rückstand als Zweiter erstmals auf dem Podest. Der Rumäne Maior (Peugeot) wurde Dritter (+ 45,9 s) vor dem nochmals 47 Sekunden dahinter folgenden Tabellenführer Ola Nore auf Renault. ■

NICO MEYER

Diesmal nur Zweiter: Basso

NICO MEYER

Starke Leistung: Schulz im Opel

RALLYE ROM (28.–30. 7. 2023)

Sechster von acht EM-Läufen, mit 13 Wertungsprüfungen über 189,50 km

1.	Crugnola/Ometto (I/I), Citroën C3 Rally2	in 1:52.35,2 h
2.	Basso/Granai (I/I), Skoda Fabia RS Rally2	+ 23,1 s
3.	Paddon/Kennard (NZ/NZ), Hyundai i20 Rally2	+ 53,8 s
4.	Llarena/Fernández (E/E), Skoda Fabia RS Rally2	+ 1.54,5 min
5.	Avbelj/Andrejka (SLO/SLO), Skoda Fabia Rally2 evo	+ 2.04,1 min
6.	Wagner/Winter (A/A), Skoda Fabia RS Rally2	+ 2.06,2 min
7.	Bonato/Boulloud (F/F), Citroën C3 Rally2	+ 2.12,4 min
8.	Csomós/Nagy (HU/HU), Skoda Fabia Rally2	+ 2.12,4 min
9.	Grzyb/Wrobel (PL/PL), Skoda Fabia Rally2 evo	+ 2.13,4 min
10.	Mares/Bucha (CZ/CZ), Skoda Fabia Rally2 evo	+ 3.47,1 min

Bestzeiten: Crugnola 8, Paddon 2, Bonato, Campedelli und Marbellini je 1.

MASSIMO BETTIOL

Sieger und Meister: Crugnola

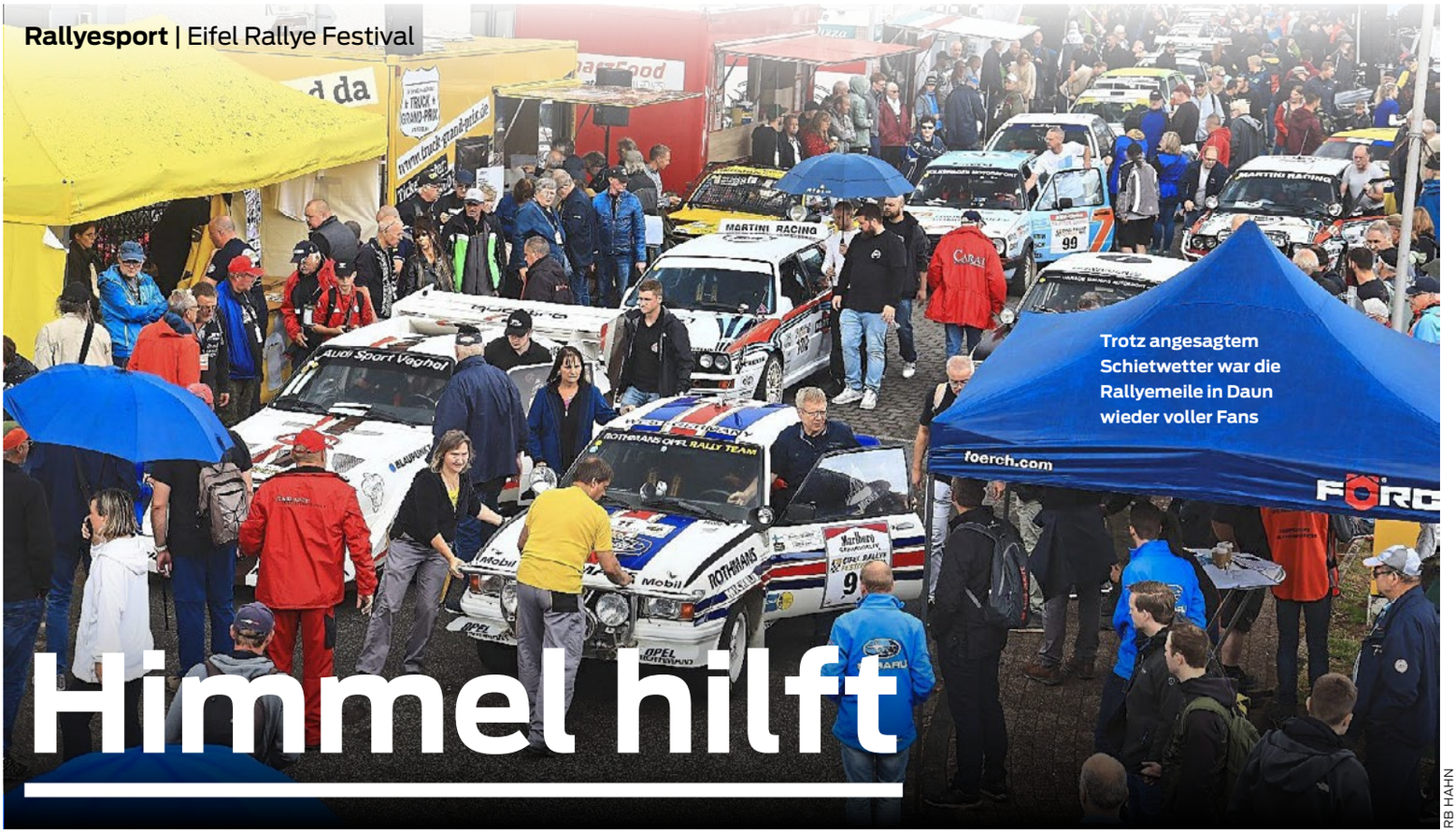
EM-STAND NACH LAUF 6

1.	Hayden Paddon (NZ)	163 Punkte
2.	Martiņs Sesks (LT)	108
3.	Mads Östberg (N)	80
4.	Efrén Llarena (ES)	69
5.	Yoann Bonato (F)	65
6.	Mathieu Franceschi (F)	63
7.	Mikko Heikkilä (FIN)	49
8.	Filip Mares (CZ)	43

EM-Junioren (Rally4)

1.	Ola Nore (N)	94 Punkte
2.	Norbert Maior (RO)	87
3.	Roberto Dapra (I)	81
4.	Victor Hansen (S)	65

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Trotz angesagtem Schietwetter war die Rallyemeile in Daun wieder voller Fans

RB HAHN

Himmel hilft

Auch dunkelste Wolken konnten die Stimmung beim 11. Rallye Festival in der Eifel nicht trüben. Yannick Neuville feierte in Daun den schönsten Tag seines Lebens, ein Zuschauer einen zweiten Geburtstag.

Von: **Markus Stier**

Das mit über 160 Teilnehmern größte Rallye-Treffen in der Geschichte des Eifel-Festivals war noch keine Stunde alt, da musste es schon unterbrochen werden. Ein Zuschauer war mit Herzstillstand kollabiert, und es war sein Riesenglück, dass ihn dieses Schicksal ausgerechnet beim Zuschauen ereignete. Die neben ihm stehende Rallyefilmerin Stefanie Ciolek ist ausgebildete Rettungssanitäterin, die ebenfalls dort zuschauende Hanna Budnick arbeitet hauptberuflich in der Notfallambulanz. In wenigen Minuten war der Notarzt vor Ort. Mit vereinten Kräften holten die Rettungsprofis den Mann zurück ins Leben, er war zum Rallye-Ende „auf dem Weg der Besserung“.

Den nach eigner Aussage schönsten Tag seines Lebens feierte Yannick Neuville. Der jüngere Bruder von Hyundai-Werksfahrer Thierry Neuville, der eigens seinen Finnland-Test unterbrach, um in der Eifel vorbeizuschauen, tobte mit dem Ford Fiesta WRC aus der Sammlung des großen Bruders derart furios über die durch Schauer immer wieder eingenässten Asphaltpisten, dass er den Sideways-Star-Preis für den besten Drifter des Wochenendes einheimste.

„Diese wunderbaren Sportgeräte stehen zumeist in der Garage, da schadet es auch nichts, wenn sie hier mal artgerecht bewegt werden“, sagte Thierry Neuville grinsend. Höhepunkt des Ausflugs war der Freitagabend, als Yannick mit Halbbruder Tom Heindrichs im Citroën DS3 WRC im Windschatten in einer Kehre Stig Blomqvist innen überholte.

Der unverwüstliche schwedische Weltmeister von 1984 feierte in der Eifel seinen 77. Geburtstag in einem Sport Quattro aus der Audi-Sammlung mit Fabrizia Pons, der früheren Beifahrerin von Michèle Mouton, an seiner Seite. Vermisst wurde Jean-Pierre Nicolas, der vor 50 Jahren maßgeblich zum Gewinn der ersten Marken-WM für Alpine beitrug. Der Franzose musste wegen eines Trauerfalls in der Familie passen.

Mit sonnigen Gemütern war eine Dutzendschaft aus Portugal über 1500 Kilometer mit vier Autos angereist. Die Truppe um den früheren Gruppe-N-Cup-Sieger Rui Madeira war von der Stimmung in Daun und an den Prüfungen so begeistert, dass sie im Ziel umgehend die Rückkehr 2024 ankündigte. Das Wetter war dann doch deutlich freundlicher als die unterirdische Vorhersage, Zuschauerpunkte und Rallyemeile in Daun waren gut gefüllt – für den Belgier Bruno Thiry, mit einem Gruppe-A-Golf von 1987 erstmals am Start, keine wirkliche Überraschung: „Rallye ist ein Outdoor-Sport, einen echten Fan hält auch der Regen nicht ab.“ ■

RB HAHN

Reichlich Überholmanöver gab es auf den Rundkursen

RB HAHN

Rarer Besuch: Original-Toivonen-Delta-S4 von der RAC-Rallye 1985

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supercars Australien

Neuer Leader und SVG-Erfolg

Brodie Kostecki hat sich mit einem Sieg im Nachtrennen von Sydney die Tabellenführung zurückgeholt. Shane van Gisbergen gewann am Sonntag und ist ebenfalls voll im Titelrennen.

Von: **Michael Bräutigam**

RED BULL

Vierten Saisonsieg geholt und Abstand zur Tabellenspitze verkürzt: Sonntags-Gewinner Shane van Gisbergen

Vor den Rennen in Eastern Creek vor den Toren Sydneys gab es zunächst tatsächlich die angedachte Anpassung für die Ford. Eine kleinere Drosselklappe und ein verändertes Motormapping sollten die Mustangs fahrbarer machen und ihnen die Unart des Hinterreifenfressens austreiben. Eine Besserung trat zwar ein, doch wieder gab es zwei Chevrolet-Erfolge.

Der Lauf unter Flutlicht am Samstagabend wurde zu einer Triumphfahrt für das Erebus-Team. Andre Heimgartner hatte sich zwar die Pole-Position gesichert, doch der Neuseeländer kam schlecht vom Fleck, und so eroberten die Erebus-Piloten Kostecki und Will Brown eine Doppelführung. Kostecki war danach der bestimmende Mann und holte sich mit seinem dritten Saisonsieg die erneute Tabellenführung von Brown.

Der war im Rennen um die weiteren Podestplätze in muntere Kämpfe verstrickt, wobei er zunächst das Nachsehen gegen die Ford-Piloten Chaz Mostert und Cameron Waters sowie Shane van Gisbergen hatte. Die beiden Letztgenannten bekamen jedoch wegen zu harten Einsatzes in den Duellen jeweils eine Zeitstrafe, wodurch doch Brown den dritten Platz bejubelte.

Der Sonntag war fest in der Hand von van Gisbergen. Zwar musste der Polesitter Landsmann Heimgartner am Start vorbeilassen, doch kurz danach lag er schon wieder vorn und fuhr – vor Heimgartner und Anton de Pasquale (Ford) – zum vierten Saisonerfolg. Damit verkürzte er den Rückstand auf Tabellenführer Kostecki, der nur auf P8 einlief, auf 52 Punkte und liegt hinter Brown auf P3 der Tabelle. Van Gisbergen hat mittlerweile seine Zukunftspläne konkretisiert (siehe S. 28) und will offenbar noch seinen vierten Titel holen. ■

Supercars Australien

Simona de Silvestro ist zurück

Simona de Silvestro kehrt in den Supercars-Zirkus zurück. Zunächst als Wildcard-Starterin in Bathurst – vielleicht wird aber auch noch mehr daraus.

Von: **Michael Bräutigam** und **Philipp Körner**

NISMO

Comeback bei den Supercars: De Silvestro fährt beim Bathurst 1000

Wie schon in der vorletzten Ausgabe angedeutet, war die Schweizerin eine der Kandidatinnen für den Co-Drive neben Wildcard-Starter Kai Allen in einem dritten DJR-Ford für das Bathurst 1000. Dieser Drive wurde mittlerweile bestätigt. De Silvestro, die von 2017 bis 2019 schon Stammfahrerin war, kehrt damit am 8. Oktober zu den Supercars zurück.

„Seit ich die Supercars verlassen habe, war es immer meine Idee, zumindest für ein Enduro zurückzukommen. Dann kam Covid und hat diese Pläne umgeworfen“, berichtet die 34-Jährige. „Vor ein paar Wochen hat mich das Team angerufen und gefragt, ob ich Lust darauf habe.“ De Silvestro brauchte dabei nicht lange zu überlegen. „Bathurst ist wie Indy. Wenn man die Chance bekommt, ist das was Cooles, vor allem mit so einem Team.“

De Silvestro gilt nicht nur als schnell, sondern auch als sichere Bank und soll deshalb ihren jungen Teamkollegen coachen. Allen ist aktuell Zweiter der Super2-Meisterschaft und gibt in Bathurst sein Supercars-Debüt. Für die Rückkehrerin geht es schon im September nach Australien, wo es als Vorbereitung mindestens drei Testtage geben soll. Schließlich ist es auch ihre Gen3-Rennpremiere.

Ob mehr daraus wird, ist noch offen. Der Wunsch einer Vollzeit-Rückkehr ist aber durchaus da: „Wenn die Gelegenheit günstig ist und ich ein konkurrenzfähiges Auto bekomme, denke ich sicher darüber nach. Wir konzentrieren uns aber jetzt mal auf dieses Jahr. Hoffentlich läuft es gut“, sagt die Thunerin. „Außerdem bin ich auch bei Porsche in einer guten Situation.“ ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Gegner sehen Blau-Gelb: Ford dominiert aktuell das Geschehen

BTCC

BTCC

Das doppelte Ford-Triple

Mit zwei Dreifachsiegen für Ford startete in Croft die zweite Saisonhälfte. Für Tabellenführer Ashley Sutton endete der Tag trotz eines Sieges enttäuschend. Colin Turkington (BMW) gewann den dritten Lauf.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Motorbase-Mannschaft, die in der BTCC als NAPA Racing antritt und vier Ford einsetzt, siegt und siegt und siegt. In den ersten 15 Saisonrennen standen die Ford-Piloten Ash Sutton, Dan Cammish und Daniel Rowbottom insgesamt neunmal auf der obersten Stufe des Podests. Und genau so sollte es auch beim Start in die zweite Saisonhälfte weitergehen.

Im Qualifying holte sich Cammish die Bestzeit vor Rowbottom und Sutton. Cammish sicherte sich im ersten Durchgang auch seinen dritten Saisonerfolg, dahinter tauschten Sutton und Rowbottom die Plätze, ein Ford-Dreifachsieg wurde es trotzdem.

Mit der neuen Verteilung der Hybrid-Zusatzleistung vor dem zweiten Durchgang hoffte die Konkurrenz auf eine Chance gegen die Focus-Phalanx, doch die erfüllte sich nicht. Diesmal gewann Sutton vor Cammish und Rowbottom. Für den dreifachen Meister war es bereits der siebte Saisonerfolg, und er schien in der Tabelle weit zu enteilen.

Ausfall sorgt für Spannung

Erst recht, als die Auslosung fürs Reversed Grid die „6“ zutage förderte, Sutton also aus der dritten Startreihe ins dritte Rennen starten durfte. Doch kurz nach dem Start kollidierte er mit dem BMW von Stephen Jelley, woraufhin beide Fahrer raus waren.

Keine derartigen Probleme hatte Colin Turkington. Der Rekordmeister startete nach P6 im zweiten Lauf entsprechend von der Pole ins letzte Rennen des Tages und holte einen unangefochtenen Start-Ziel-Sieg. Nach Saisonsieg Nummer drei und dem Sutton-Aus bleibt er damit sogar in erweiterter Schlagdistanz im Titelrennen. Führender ist nach wie vor Sutton mit 258 Punkten. Durch den bereits dritten Ausfall des Jahres beträgt sein Vorsprung aber nur sechs Punkte vor Titelverteidiger Tom Ingram (Hyundai). Turkington hat 224 Punkte. ■

DTM

Debüt und Rückkehr

Sandro Holzem gibt am Wochenende am Nürburgring sein DTM-Debüt. Maximilian Paul ersetzt derweil GRT-Pilot Mick Wishofer.

Nach Start im GTC Race sowie im ADAC GT Masters, jeweils am Nürburgring, ist Sandro Holzem nun anscheinend bereit für die DTM. Der designierte zweite Project-1-Pilot tritt mit seinem BMW jedoch nicht im genannten Stamm-Cockpit, sondern als Gaststarter an. Damit würde er, eine Top-15-Platzierung vorausgesetzt, keinem Stammfahrer dessen Punkte wegnehmen.

Eine Änderung gibt es auch beim Grasser-Team. Mick Wishofer wird dort von Maximilian Paul ersetzt. 2021 war Paul bereits einmal am Red Bull Ring in der DTM am Start, schrammte da mit P13 und P11 aber zweimal knapp an den Punkte-Rängen vorbei. Auch damals saß er in einem Lambo, jedoch von T3 Motorsport. Der Dresdner kommt mit Rückenwind zum Nürburgring, nachdem er zuletzt beim GT-Masters-Gaststart dort aufs Podium gefahren war. ■ MBR

ADAC

DTM-Debüt als Gaststarter: Sandro Holzem im zweiten Project-1-BMW

ADAC Tourenwagen Junior Cup

Up-Schwimmgruppe

Regen in Oschersleben mischte die Action des Tourenwagen-Nachwuchses auf. Sieger: Leon Arndt und Mattis Pluschkell.

Pluschkell (Georg Motorsport) reiste als Halbzeitmeister in die Magdeburger Börde, musste den Platz an der Sonne aber am Samstag zunächst abgeben. Leon Arndt (Dörr Motorsport) holte sich mit seinem zweiten Saisonsieg die Gesamtführung. Cedric Fuchs (Konrad Motorsport) gelang auf P2 einmal mehr der Sprung aufs Podest, Pluschkell musste sich mit P3 zufriedengeben.

Das Rennen am Sonntag begann auf trockener Strecke, wobei Tim Melzer (Drive Solutions) zunächst den Ton angab. Dann jedoch setzte Regen ein, und in einer Rot-Unterbrechung wurde auf Regenreifen gewechselt. Beim Restart flog Melzer direkt ab, Pluschkell übernahm die Spitze und mit seinem vierten Saisonsieg auch erneut die Tabellenführung. Linus Hahne (H&R Juniorteam) und der erneut starke Fuchs komplettierten das Siegertreppchen. ■ MBR

TOURENWAGEN JUNIOR CUP

Vierter Saisonsieg und 18 Punkte Vorsprung: Mattis Pluschkell

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Strahlemann: Chris Buescher holte sich in Richmond den ersten Saisonsieg

NASCAR

Bueschers Tag

Chris Buescher holte in Richmond mit seinem RFK-Ford den ersten Saisonsieg. Damit hat er nun auch einen Playoff-Platz fix. Kyle Larson revanchierte sich unterdessen bei Denny Hamlin.

Von: **Michael Bräutigam**

Hamlin war nach seinem Sieg in Pocono der Buhmann schlechthin. Denn sein 50. Karriere-Erfolg kam in den Augen vieler Fans nur zustande, weil er Kyle Larson im Kampf um die Führung in die Wand bugsierte. Sogar sein Heimpublikum in Richmond buhte den Gibbs-Fahrer aus, als es an die Fahrervorstellung auf dem Shorttrack ging.

Hamlin selbst blieb wie gewohnt ruhig und gab die Antwort lieber auf der Strecke. Denn Cup-Sieg Nummer 51 war durchaus in Reichweite. In der ersten Stage lief es für ihn und „sein" Team 23XI Racing richtig gut. Tyler Reddick holte sich von der Pole den Stage-Sieg, Teamkollege Bubba Wallace P2 und Hamlin knapp dahinter P3 – ein Dreifachsieg für Toyota also.

Doch schon im zweiten Segment zeigten die RFK-Ford ihre Stärke. Brad Keselowski und Chris Buescher machten es sich an der Spitze gemütlich und holten sich vor den Top 3 des ersten Segments einen Stage-Doppelsieg. Keselowski verlor jedoch im finalen Abschnitt ein wenig den Drive. Erst ließ er am Boxeneingang ein wenig Zeit liegen, dann steckte er im Verkehr fest und konnte den Speed nicht mehr umsetzen – am Ende P6.

Späte Caution nach Dreher

Teamkollege Buescher machte dagegen alles richtig und führte das Feld klar an, ehe Daniel Suárez (Chevrolet) zehn Umläufe vor dem Ende in einen Dreher geschickt wurde und damit eine späte Gelbphase auslöste.

Bei den folgenden Boxenstopps blieb die Reihenfolge von vor der Neutralisierung – Buescher vor Hamlin – unangetastet. Buescher behielt beim Restart die Nerven, und letztlich war es Hamlin, der zu viel wollte. Ein Verbremser und Buescher war zu weit weg für weitere Angriffe.

Hamlin war dabei 73 Umläufe vor dem Ende übrigens noch mit Larson aneinandergeraten. Der kam, wie seine Hendrick-Teamkollegen, gar nicht in Tritt, wollte sich mit frischen Reifen aber gegen Hamlin zurückrunden und touchierte ihn dabei. Ob absichtlich oder nicht, darüber gingen die Aussagen auseinander.

Unstrittig ist jedoch der Playoff-Einzug von Buescher nach dessen erstem Saison- und dritten Karrieresieg. Er und Keselowski führten fast die Hälfte aller Runden an und zeigten, dass mit RFK zu rechnen ist. Zwölf Playoff-Plätze sind damit durch Rennsieger belegt. Um die letzten vier wird es noch richtig spannend. ■

NASCAR CUP SERIES

Richmond/Virginia (USA)
22. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Chris Buescher (USA)	Ford
2.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
3.	Kyle Busch (USA)	Chevrolet
4.	Joey Logano (USA)	Ford
5.	Ryan Preece (USA)	Ford
6.	Brad Keselowski (USA)	Ford
7.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
8.	Aric Almirola (USA)	Ford
9.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
10.	Kevin Harvick (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 22 von 36 Rennen

1.	Truex Jr. (Toyota)	744 Punkte
2.	Hamlin (Toyota)	705
3.	Byron (Chevrolet)	701
4.	Bell (Toyota)	653
5.	Busch (Chevrolet)	648
6.	Harvick (Ford)	634
7.	Chastain (Chevrolet)	626
8.	Larson (Chevrolet)	619
9.	Blaney (Ford)	614
10.	Logano (Ford)	609

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: MAYER WAR ZUR STELLE

Sam Mayer hat sich auf der Road America seinen ersten Xfinity-Sieg gesichert. Der 20-jährige Chevrolet-Pilot hielt sich in einem turbulenten Rennen im Spitzenfeld, als es in der zweiten Overtime richtig wild wurde. Erst drehte sich Dominator Justin Allgaier im Kampf um die Spitze raus. Danach rutschten erst Sage Karam und dann Parker Kligerman etwas zu weit – und Mayer schlüpfte durch. Er führte nur zwei Runden, doch die waren entscheidend. Damit haben nun schon vier Fahrer in diesem Jahr ihren ersten Xfinity-Triumph geholt.

TRUCK SERIES: HEIM UND HOCEVAR JUBELTEN

Carson Hocevar (Chevrolet) sicherte sich beim Truck-Rennen in Richmond seinen vierten Saisonsieg. Weil es gleichzeitig das letzte Rennen der Regular Season war, wurde auch schon der erste „Meister" gesucht. Corey Heim reichte dabei ein sechster Platz aus, um sich zum Champion der Regular Season zu krönen – als einziger Toyota-Pilot, der es in die Playoffs schaffte. Erst auf den letzten Drücker rutschte Dreifach-Meister Matt Crafton (Ford) noch auf den zehnten und letzten Playoff-Platz.

CUP SERIES: SHANE VAN GISBERGEN WILL UMSTIEG

Vergangene Woche hat Shane van Gisbergen seine Pläne für die nahe Zukunft verkündet. Der Chicago-Überraschungssieger will demnach von einer Ausstiegsklausel bei seinem Supercars-Team Triple Eight Gebrauch machen, für die er einen Vollzeit-Drive in einer anderen Rennserie benötigt. Diesen sucht er nun händeringend im NASCAR-Oberhaus. Werbung in eigener Sache kann er am 13. August machen, wenn er u.a. gegen Kamui Kobayashi und Supercars-Tabellenführer Brodie Kostecki einen erneuten Cup-Gaststart in Indianapolis absolviert.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung
1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset
41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer
- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €
1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

POLARITY PHOTO

POLARITY PHOTO

Brad Binder und die KTM RC16: In Assen beide Rennen angeführt, aber wegen Strafe nicht aufs Podest gekommen

KTM-Werksfahrer Brad Binder ist derzeit die stärkste Opposition, die sich den übermächtigen Ducatis entgegenstellt. Der 27-jährige Südafrikaner erzählt, wie er in der zweiten Saisonhälfte noch stärker werden will.

Von: **Imre Paulovits**

Was haben Sie aus der ersten Saisonhälfte mit in die Sommerferien genommen?
Ich denke, wir waren bei jedem einzelnen Grand Prix schnell. Wenn nicht ich, dann Jack Miller. Wenn man sich das größere Bild anschaut, haben wir auf den meisten Strecken auf dem Podest gestanden. Ob ich es war oder Jack. Ich denke, für die zweite Saisonhälfte wird uns dies viel Selbstvertrauen geben. Ich denke, das beste Motorrad, das ich in diesem Jahr hatte, war in Assen, und das ist eine sehr gute Perspektive. Sicher müssen wir noch Kleinigkeiten verbessern, aber ich habe früher sehr viel mit dem einklappenden Vorderrad beim Bremsen gekämpft, das hat das Team in den Griff bekommen, und das wurde zur Spielwende. Es hat mir unheimlich geholfen. Wir mussten bislang auch beim Vorderreifen sehr hart gehen, nun überladen wir die Front nicht mehr und können weicher gehen, wenn mehr Grip gebraucht wird. Es ist uns gelungen, den Gewichtstransfer noch feiner abzustimmen. Das macht auf der Strecke einen Riesenunterschied. Ich kann es kaum erwarten, was die zweite Saisonhälfte für uns bereithält.

Wo sind die Ducatis noch stärker?
Sie sind bei der Beschleunigung aus engen Kurven im ersten Gang noch stärker. Da kommen sie unheimlich gut heraus. Ich denke, sie bekommen den Reifen noch besser mit dem Asphalt verkrallt. Wenn wir schalten, fängt bei uns der Reifen an durchzudrehen. Bei ihnen scheint es so, dass sich ihr Hinterreifen besser verbeißt, und man sieht, wie sie da besser beschleunigen. Ich denke, das ist der Punkt, an dem uns noch etwas fehlt. Wovon ich hier rede, ist so gut wie nichts, aber man spürt es, und auf diesem Level kommt es auf die kleinste Kleinigkeit an. Sicher haben Francesco Bagnaia und Marco Bezzecchi, die in Assen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„In Assen einen entscheidenden Schritt gemacht“

beide sehr stark sind, noch ihre eigenen starken Punkte gehabt, aber das Beschleunigen auf die Zielgerade und die Gegengerade waren in Assen klar die beiden Stellen, wo ich gegenüber den Ducatis verloren habe. Ich hatte, wenn ich mit ihnen zusammen war, das Gefühl, dass ich voll am Gas hänge, aber nicht vorwärtskomme.

Aber man konnte in Assen, als Fabio Quartararo im Freitagstraining hinter Ihnen war, klar sehen, dass Sie ihm gerade an diesen beiden Stellen wegziehen.
Wenn das so ist, haben sie wirklich ein Problem, denn am Freitag war das noch ganz klar unser schwächster Punkt. Die Ducatis haben mich an diesen beiden Stellen regelrecht erlegt.

In Jerez hatten Sie gesagt, dass die Ducati in schnellen Kurven noch mehr Schwung mitnehmen kann. Wie sieht es jetzt aus?
In Mugello hatten wir noch darunter gelitten, aber das neue Setup, das meine Techniker für Assen gefunden haben, lässt mich nun viel schneller durch diese Passagen fahren. Wir machen unsere Zeit am Kurveneingang, aber wir waren bislang auch dazu gezwungen, denn wenn ich das Motorrad aufgerichtet habe, war es egal, wie gut ich es gemacht habe: Ich hatte nicht die Traktion, die ich haben wollte. In diesem Punkt haben wir einen Riesenschritt gemacht, dabei hat mein Team einen fast unwirklichen Job gemacht. Ich bin sehr glücklich über den Schritt, der uns am Assen-Wochenende gelungen ist. Dabei hatten wir das Wochenende dort gar nicht gut begonnen. Aber schließlich hatten wir den Speed.

Wie war damit Ihr letztes Rennen vor der Sommerpause?
Wir hatten uns diesmal entschieden, es mit dem weichen Reifen zu probieren und ihn über die Distanz zu bringen, deshalb war es mein erstes Anliegen, ihn über die Runden zu bringen und seine Flanken zu schonen. Das ist mir dann auch fast gelungen, wenn ich in den letzten beiden Runden auch einen richtig großen Drop hatte. Ich hatte wieder einen richtig guten Start, so konnte ich zunächst vorneweg fahren. Ich denke, wir haben einen richtig guten Job gemacht, bis eben zum Rennende. Dass ich dort noch einmal eine Strafe wegen Überschreitung der Streckenbegrenzung bekommen habe, das tut mir wirklich leid für das Team, denn ich habe ihnen an diesem Wochenende zwei Podestplätze genommen. Sie haben sehr viel Einsatz gebracht. Dass ich es dann zweimal so dumm verhauen habe, tut mir wirklich leid. Jetzt will ich es in Silverstone besser machen.

„Ich kann nun besser in die Kurven hineinbremsen, und wir haben auch noch Traktion aus langsamen Kurven gefunden.“

Brad Binder

Sind diese Strafen in der letzten Runde nicht zu hart?
Die Regeln sind halt die Regeln. Ich habe mich nach dem zweiten Mal wie hirntot gefühlt. Ich habe es beide Male nicht einmal gemerkt. Als es mir zum zweiten Mal passiert ist, habe ich mich gerade umgedreht, um zu sehen, wo Aleix Espargaró hinter mir ist, er hat auf das Grün gedeutet, und ich hatte es schon geahnt. Dann habe ich auf dem großen Monitor vor der Haupttribüne die Wiederholung gesehen und dachte nur, nicht schon wieder, wie habe ich das schon wieder geschafft. Ich hatte im Sprintrennen leider nicht gesehen, dass bereits eine Warnung für das Überfahren der Streckenbegrenzung auf meinem Dashboard war, und ich hatte auch nicht gemerkt, dass ich das Grün noch einmal berührt hatte. Und plötzlich sah ich die Long-Lap-Penalty. Da hatte ich noch gedacht, dass ich vielleicht jemanden in der ersten Kurve angefahren hätte. Ich bin nach dem Sprintrennen an die Box gefahren und fragte meine Crew, was ich getan hätte, dass ich eine Strafe bekommen habe. Sie sagten mir, dass ich das Grün berührt hätte. Als ich danach zu den Stewards hochgegangen bin, habe ich gesehen, wo ich das Grün berührt habe, aber diese paar Millimeter habe ich gar nicht bemerkt. Es war jedes Mal in der gleichen Kurve, dort wird man regelrecht nach innen gezogen, und man merkt gar nicht, wie man auf die andere Seite des Curbs kommt. Aber wie gesagt, die Regeln sind die Regeln, ich habe das Grün zweimal um Millimeter berührt. Ende der Geschichte.

Wie war Ihr Sprintrennen, abgesehen von der Strafe?
Ich hatte in Assen bis auf diese dumme Situation so ziemlich meinen besten Samstag in dieser Saison. Obwohl wir uns am Freitag zunächst etwas verloren vorkamen, weil unser Basis-Setup nicht so recht zu Assen passen wollte, hatte ich es schließlich geschafft, mich gleich für die Q2 zu qualifizieren. Unsere Leistungsentfaltung war zunächst zu harsch, ich konnte nicht optimal anbremsen, und das Bike hat unheimlich geschüttelt. Wie ich feststellen musste, ist Assen etwas welliger geworden, ich habe auch bei den anderen sehr viel Bewegung in den Motorrädern gesehen. Aber wir haben dann alles in ein halbwegs normales Arbeitsfenster bringen können, und in der Quali hatte ich mich bereits sehr wohlgefühlt. Mein Team hat einen unheimlich guten Job dabei gemacht, mir ein gutes Gefühl beim Anbremsen zu geben. Dazu hatten sie noch etwas Extra-Grip in anderen Bereichen gefunden. Ich habe mich am Samstagmorgen auf das Motorrad gesetzt und gleich gespürt, was sie verändern konnten. Deshalb bin ich mit einem sehr guten Gefühl in das Sprintrennen gegangen. Ich hatte nur zwei Schwachpunkte, das war eben die Beschleunigung auf die Zielgerade und die hintere Gerade. Das haben wir dann für den Sonntag aber auch recht gut in den Griff bekommen, und deshalb hatten wir dann auch ein so gutes Hauptrennen.

Wie haben Sie es geschafft, die Schwäche für den Sonntag besser in den Griff zu bekommen?
Wir sind das Rennen am Sonntag mit weicheren Reifen gefahren als die anderen. Wir wollten sehen, ob wir dadurch besser werden und ob wir sie bis zum Schluss am Leben halten können. Dabei haben wir einen super Job gemacht. Es war das erste Mal, dass ich hinten weicher gehen konnte als alle anderen. Die Reifen derart zu schonen, war bislang weder unsere Stärke noch meine als Fahrer. Deshalb bin ich auf diese kleine Errungenschaft, die uns gelungen ist, sehr stolz. Aber als Endergebnis wäre es sicher schöner gewesen, zweimal auf dem Podest zu stehen.

Was erwarten Sie von Pedro Acosta in der MotoGP?
Er ist ein sehr cleverer Junge, und er ist sicher bereit für die MotoGP. Es ist unglaublich, was er mit dem Moto2-Motorrad anstellen kann, das wird er sicherlich schnell auch in der MotoGP umsetzen können. ■

Brad Binder

Geburtstag: 11. August 1995
Geburtsort: Potchefstroom (ZA)
Herkunftsland: Südafrika

WM-KARRIERE
2011: 125 ccm, Aprilia (–)
2012: Moto3, Kalex-KTM (21.)
2013: Moto3, Mahindra (13.)
2014: Moto3, Mahindra (11.)
2015: Moto3, KTM (6.)
2016: Moto3, KTM (1.)
2017: Moto2, KTM (8.)
2018: Moto2, KTM (3.)
2019: Moto2, KTM (2.)
2020: MotoGP, KTM (11.)
2021: MotoGP, KTM (6.)
2022: MotoGP, KTM (6.)
2023: MotoGP, KTM (zzt. 4.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ab Silverstone wird der Mindestluftdruck in der MotoGP überprüft und geahndet

MOTOGP

Ab jetzt wird gemessen

Seit über einem Jahr geht das Gespenst der Luftdruckkontrolle durch das MotoGP-Fahrerlager. Nach der Sommerpause wird nun nach langer Verzögerung gemessen und bestraft, viele Teams und Fahrer haben Angst vor noch mehr Stürzen.

Von: **Imre Paulovits**

Eigentlich sollte man meinen, dass technische Regeln von allen eingehalten werden müssen, erst recht in der höchsten Motorradsportklasse. Doch die MotoGP hat in den letzten Jahren eine sensible Komplexität entwickelt, bei der Hersteller und Regelmacher manchmal mit dem Rücken zur Wand stehen. Mit den immer effizienteren Anpresshilfen und den Fahrwerkabsenkungen hat sich eine Situation eingestellt, die den Vorderreifen immer mehr belastet. Dabei wird er so weit aufgeheizt, dass ein Überholen aus dem Windschatten immer schwieriger wird. Selbst den allerbesten passieren immer mehr unerwartete Stürze. Dem steht gegenüber, dass die Reifenhersteller eine Produktverantwortung haben, und weil Fahren mit zu niedrigem Luftdruck – mit dem man dem zu hohen Luftdruck bei aufgeheizten Reifen entgegenwirken kann – den Aufbau des Reifens zerstört und so für Reifenschäden sorgen kann. Deshalb haben die Reifenhersteller einen Mindestluftdruck für ihre Konstruktionen eingeführt.

Gentlemens Agreement

Nun hatte sich dadurch eine Grauzone gebildet, dass es keinen standardisierten Reifendrucksensor gab und man so keine objektiven Messwerte hatte. So schlossen die Teams ein Gentlemens Agreement, dass man ein Auge zudrückt. Insidern war dies schon länger bekannt, doch als in Jerez 2022 ein frustrierter Mechaniker eines Fahrers, der das Rennen unter ferner liefen beendete, es einem übereifrigen Journalisten erzählte und dieser es in die Welt hinausposaunte, war es mit dem Gentlemens Agreement vorbei, und Dorna und FIM mussten handeln. Der Sensor von LDL Technology wurde Standard, sollte im Winter ausführlich getestet und ab Saisonbeginn eingesetzt werden. Ab dem dritten Grand Prix wollte man Verstöße ahnden. Dass das Ganze bis zum neunten Grand Prix gedauert hat und auch jetzt nur zaghaft umgesetzt wird, zeigt die Sensibilität der Geschichte.

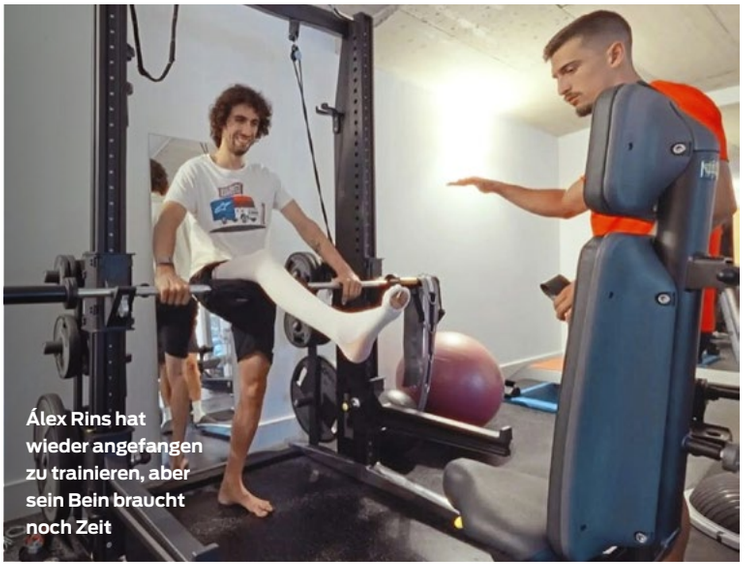
Dieses Jahr sind die MotoGP-Renner noch reifenbelastender geworden. Dazu stehen die Fahrer mit dem Sprintrennen am Samstag ohnehin vor mehr Stress und Risiko. Es hat seit Einführung der MotoGP-Klasse noch nie so viele Verletzte gegeben wie heuer. Dass fortan das erste Freitagstraining nicht mehr für die Q2 zählt, soll die Sache etwas entschärfen. Doch mit der Sanktionierung kommt ein neues Risiko dazu, vor dem Fahrer und Teamchefs schon lange warnen. Erst einmal soll nur in den Rennen gemessen werden, beim ersten Vergehen gibt es eine Verwarnung, beim zweiten eine Zeitstrafe von drei, beim dritten sechs, beim vierten zwölf Sekunden, und man will sich die Entwicklung weiter ansehen. Normalerweise müsste beim ersten Vergehen die Disqualifikation folgen.

Aber wieso macht Michelin nicht einfach einen anderen Reifen, der diesen Belastungen standhält? Die Franzosen sind dran. Doch der Vorderreifen bestimmt das Gefühl für das Motorrad, es hat lange gedauert, bis man das heutige Gefühl hatte. Ein MotoGP-Reifen unterliegt solchen Belastungen, dass er zehnmal so hart ist wie ein Serienreifen, damit er dabei seinen Grip aufbaut, muss er auf die doppelte Temperatur seines Straßen-Pendants gebracht werden. Damit er noch mehr Hitze aushält, muss er noch härter sein, doch bei der aktuellen Entwicklung der MotoGP-Renner wird dies zu einer immer schwierigeren Aufgabe. Man kann nur hoffen, dass die neuesten Maßnahmen nicht zu noch mehr Verletzten führen. ■

MOTORSPORT IMAGES

MotoGP 2023: Viele Stürze übers Vorderrad durch überhitzte Reifen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Álex Rins hat wieder angefangen zu trainieren, aber sein Bein braucht noch Zeit

MOTOGP

Rins-Reha-Doku

Sieben Wochen nach seinem komplizierten Beinbruch von Mugello befindet sich Álex Rins auf dem Weg der Besserung. Wann er wieder fahren kann, steht aber noch in den Sternen.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn sie ihren Top-Piloten auch nicht auf der Strecke haben können, nach dem Erfolg der Doku über die Rückkehr von Marc Márquez hat das LCR-Honda-Team nun ebenfalls damit begonnen, die schwere der Rückkehr von Rins auf die Rennstrecke zu dokumentieren. Der erste Teil zeigt, wie das tägliche Leben des Austin-Siegers seither aussieht, wie er seine Tage in der Krankengymnastik, in der Überdruck-Kammer, bei der Magnetbehandlung, in seiner Wohnung und in seiner Garage verbringt. Dabei wird schonungslos aufgezeigt, wie schwer die Verletzung war und warum der 27-jährige Spanier so lange im Krankenhaus verweilen musste. Er zeigt die menschlichen Seiten, wie seine Familie damit umgeht, und wie seine unerschütterliche Willenskraft nicht schwindet, obwohl er bis zum Silverstone-Wochenende mit seinem Bein nicht einmal leicht auftreten darf.

Dafür ist es nun definitiv sicher, dass Pol Espargaró in Silverstone ein Comeback probiert. ■

NACHRICHTEN

MOTO2/MOTO3

Pirelli-Rennleiter Giorgio Barbier hat auf Anfrage erklärt, wie die Einheitsreifen der Italiener in der Moto2 und der Moto3 aussehen werden. „In der Moto2 hatten wir die Möglichkeit, die Supersport- oder die Superbike-Reifen als Grundlage zu nehmen. Da die Klasse bislang auf 3.75-Zoll-Felgen gefahren ist und unsere Supersport-Reifen 3.50er-Felgen benötigen, haben wir uns entschieden, dass es die Superbike-Reifen sein werden, auch hinten mit der größeren Breite. Weil die Klasse bislang mit sehr harten Reifen unterwegs war, werden wir aber die SC1-Konstruktion nehmen und dann sehen, in welche Richtung die Weiterentwicklung geht. In der Moto3 hatten wir vor zehn Jahren bereits Reifen gemacht, als die Klasse eingeführt wurde, und haben damit auch Rennen gewonnen. Weil aber alle Fahrer in die WM wollten und sich gleich an deren Reifen gewöhnen wollten, wurde die Nachfrage geringer und wir haben sie eingestellt. Aber auf den Größen von damals wird der neue Reifen basieren.“ Pirelli wird mit den Teams nach dem GP-Wochenende in Barcelona am 4. September erstmals testen.

MOTOGP/SUPERBIKE-WM

Davide Tardozzi hat erzählt, dass sich Ducati bis September entscheidet, ob Álvaro Bautista einen Wildcard-Einsatz fährt.

Vorschau GP England

ZEITPLAN

GP von Großbritannien (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 4. August 2023

10.00–10.35	Moto3	1. Training
10.50–11.30	Moto2	1. Training
11.45–12.30	MotoGP	1. freies Training
14.15–14.50	Moto3	2. Training
15.05–15.45	Moto2	2. Training
16.00–17.00	MotoGP	Training

Samstag, 5. August 2023

9.40–10.10	Moto3	3. Training
10.25–10.55	Moto2	3. Training
11.10–11.40	MotoGP	2. freies Training
11.50–12.05	MotoGP	Qualifying 1
12.15–12.30	MotoGP	Qualifying 2
13.50–14.05	Moto3	Qualifying 1
14.15–14.30	Moto3	Qualifying 2
14.45–15.00	Moto2	Qualifying 1
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 2
16.00	MotoGP	Sprintrennen

Sonntag, 7. August 2023

10.45–10.55	Moto GP	Warm-up
11.00–11.40	MotoGP	Fahrerparade
12.15	Moto3	Rennen, 15 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 20 Rdn.
15.30	Moto2	Rennen, 17 Rdn.

STATISTIK

GP von Großbritannien

Sieger 2022
Moto3: Dennis Foggia (I), Honda
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati

Pole-Position 2022
Moto3: Diego Moreira (BR), KTM, 2.10,951 (= 162,1 km/h)
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex, 2.04,103 (= 171,7 km/h)
MotoGP: Johann Zarco (F), Ducati, 1.57,767 (= 180,3 km/h)

Schnellste Runde 2022
Moto3: Deniz Öncü (TR), KTM, 2.11.011 (= 162,1 km/h)
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex, 2.04,784 (= 170,2 km/h)
MotoGP: Álex Rins (E), Suzuki, 1.59,346 (= 177,9 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Deniz Öncü (TR), KTM, 2.11.011 (= 162,1 km/h) (2022)
Moto2: Jorge Navarro (E), Boscoscuro, 2.04,312 (= 170,8 km/h) (2021)
MotoGP: Álex Rins (E), Suzuki, 1.59,346 (= 177,9 km/h) (2022)

STAND DER MOTORRAD-WM 2023

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP23	194
2.	Jorge Martín (E)	Prima Pramac Racing	Ducati D16 GP23	159
3.	Marco Bezzecchi (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP22	158
4.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	114
5.	Johann Zarco (F)	Prima Pramac Racing	Ducati D16 GP23	109
6.	Luca Marini (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP22	98
7.	Jack Miller (AUS)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	79
8.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	78
22.	Jonas Folger (D)	GasGas Factory Racing Tech3	KTM RC16	9
27.	Stefan Bradl (D)	HRC Team	Honda RC 213 V	5

Moto2

1.	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	148
2.	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	140
3.	Jake Dixon (GB)	GasGas Aspar Team	Kalex	104
4.	Alonso López (E)	CAG Speed Up	Boscoscuro	92
5.	Arón Canet (E)	Pons Wegow Los40	Kalex	76
6.	Filip Salac (CZ)	QJMotor Gresini Moto2	Kalex	72
7.	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	59
8.	Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	58
9.	Manuel González (E)	Correos Prepago Yamaha VR46	Kalex	52
21.	Lukas Tulovic (D)	Liqui Moly Husquarna IntactGP	Kalex	6

Moto3

1.	Daniel Holgado (E)	Red Bull KTM Tech3	KTM	125
2.	Jaume Masiá (E)	Leopard Racing	Honda	109
3.	Ayumu Sasaki (J)	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	Husqvarna	99
4.	Iván Ortolá (E)	Angeluss MTA Team	KTM	94
5.	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Ajo	KTM	94
6.	Diogo Moreira (BR)	MT Helmets – MSI	KTM	77
7.	David Alonso (CO)	GasGas Aspar Team	GasGas	65
8.	Xavier Artigas (E)	CFMoto PüstelGP	CFMoto	57
9.	José Rueda (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	52
10.	Stefano Nepa (I)	Angeluss MTA Team	KTM	46

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ex-Weltmeister Jonathan Rea (r.) und Toprak Razgatlioglu: Je ein Sieg im Wetterchaos von Most

WORLDSBK

Erstmals drei Sieger

Zum ersten Mal in diesem Jahr konnten Álvaro Bautista, Toprak Razgatlioglu und Jonathan Rea je ein Rennen während eines Wochenendes gewinnen. Doch Bautista kommt der Titelverteidigung näher.

Von: **Imre Paulovits**

Toprak Razgatlioglu war in seinem Element. Der Superbike-Weltmeister von 2021 bremste am Ende der Zielgeraden so spät, dass, egal wie früh sich Álvaro Bautista mit der Ducati auch an ihm vorbeigeschoben hatte, er doch immer als Erster in die erste Schikane einbog. Gerade begann er sich gar von Bautista zu lösen, doch dann purzelte er am Ausgang von Kurve 2 im hohen Bogen aus dem Sattel. Wenn sich der türkische Yamaha-Werkspilot auch nicht verletzte, so stand er doch völlig fassungslos neben der Strecke. „Mir ist der Reifen geplatzt“, gab Razgatlioglu zu. „Ich habe schon in der Runde zuvor in den letzten zwei Linkskurven Vibrationen gemerkt, mir aber nichts dabei gedacht, dann ist er beim Beschleunigen nach links schlagartig zusammengeklappt.“ Pirelli steckte in Erklärungsnot.

„Als letztes Jahr Teile der Strecke neu asphaltiert wurden, haben wir gemerkt, dass sie fast so reifenmordend wurde wie Phillip Island“, so Pirelli-Rennleiter Giorgio Barbier. „Dieses Jahr haben weitere Teilstücke neuen Asphalt bekommen, so haben wir den weicheren SC0 und den SCX aus der Auslage genommen. Wir haben die Reifen von Australien gebracht, dazu eine Neuentwicklung. Doch diese konnte wegen des wechselhaften Wetters nicht ausreichend getestet werden, die meisten haben ihn für das Rennen gewählt, wie sich aber herausgestellt hat, wurde er in den langen Linkskurven zu heiß. Nicht nur Toprak, auch Gardner und Petrucci hatten Blasenbildung, zum Glück sind ihre Reifen bis ins Ziel gekommen.“ Für Razgatlioglu hatte der Ausfall schwere Auswirkungen auf seinen Titelkampf. Nach seinem Sieg im Super-Pole-Rennen war Bautistas Vorsprung auf 49 Punkte geschrumpft, bei 44 nach einem Sieg und seinen guten Chancen bei der nächsten Runde in Magny-Cours wäre der Türke wieder ein ernsthafter WM-Gegner gewesen. So kann er aus eigener Kraft nicht mehr Weltmeister werden.

Auferstehung

Im ersten Rennen aber brillierte Jonathan Rea. Auf nasser Strecke mit Intermediates ins Rennen gegangen, hielt er richtig gut mit den Regenreifen-Fahrern mit. Als die Strecke begann abzutrocknen, setzte er sich vorne ab, und so sehr Razgatlioglu mit den gleichen Reifen und einer härteren Abstimmung auch versuchte, ihn noch einzuholen, feierte Rea nach 253 Tagen und 23 Rennen erstmals wieder einen Sieg. Der Altmeister war bei diesen Bedingungen wieder eine Klasse für sich. „Aber wir sollten uns der Realität bewusst sein: Es waren besondere Bedingungen“, sagte Rea, aber er strahlte übers ganze Gesicht. ■

ARNHOLD

Bild des Grauens: Der Reifenplatzer von Toprak Razgatlioglu

WORLDSBK

Danilo Petrucci (#9): Zweimal auf dem Podest, starker Aufwärtstrend

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supersport-WM

Schrötter Spitze

Mit einer tollen Aufholjagd im zweiten Rennen entging Marcel Schrötter der Sieg nur ganz knapp. Tarran Mackenzie holte den ersten WM-Sieg der neuen Honda CBR 600 RR.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn das erste Supersport-Rennen auch abgebrochen und verkürzt wieder gestartet wurde, weil Lucas Mahias beim Sturz in der Schikane Wasser und Öl verloren hatte, zum Schluss waren es wieder die üblichen Verdächtigen Nicolò Bulega und Stefano Manzi, die die ersten Plätze belegten. Marcel Schrötter konnte mit seinem sechsten Platz den Abstand zu Federico Caricasulo in der Tabelle weiter ausbauen. Doch das zweite Rennen hatte es dann in sich. Das Feld ging auf Slicks auf die Reise, aber bereits in der zweiten Runde begann es zu tröpfeln. Der Regen wurde auf der einen Seite der Strecke heftiger, die ersten Fahrer kamen zum Reifenwechsel an die Box. Einer der draußen blieb war Marcel Schrötter. „Ich hatte mir auch schon überlegt reinzukommen, aber weil der Wetterbericht keinen allzu langen Regen für diesen Zeitraum gemeldet hatte und ich gesehen habe, wie schnell die Strecke abtrocknet, habe ich mich entschieden, draußen zu bleiben.“ Wenn nun auch die beiden Honda-Piloten Tarran Mackenzie und Adam Norodin sowie John McPhee an ihm vorbeizogen, als es wieder trockener wurde, holte Schrötter wieder mächtig auf. Doch wenn er auch bis zu zwei Sekunden pro Runde schneller war, Mackenzie war an der Spitze zu sehr enteilt und der BSB-Champ von 2021 feierte seinen ersten WM-Sieg und den ersten von Honda seit 2016. ■

MV AGUSTA

Marcel Schrötter: Toller zweiter Platz vor vielen deutschen Fans

Superbike-WM

Highlights im Chaos

Ein vierter Platz von Scott Redding im ersten Rennen war der Höhepunkt des Wochenendes für BMW, an dem es an Turbulenzen nicht mangelte.

Von: **Imre Paulovits**

Michael van der Mark war zurück, und BMW-Rennddirektor Marc Bongers hatte Sorgenfalten. „Wir wollten ihn vor der Sommerpause fahren lassen, damit er ein gutes Gefühl in die Pause mitnimmt, aber er setzt sich selbst zu sehr unter Druck.“ Doch das war erst der Anfang eines turbulenten Wochenendes. In der Superpole gab es jede Menge gelbe Flaggen, so stand schließlich Garrett Gerloff als Sechster auf dem besten Startplatz der BMW-ler. Als das Feld für das erste Rennen Startaufstellung nahm, rückte Scott Redding zunächst mit Regenreifen aus, doch dann überlegte er es sich und startete aus der Boxengasse mit Intermediates. Es sollte sich auszahlen, er fuhr bis auf den vierten Platz vor! Van der Mark konnte als 13. Im ersten Rennen und 15. im zweiten zweimal punkten, Gerloff war als Neunter bester BMW-Fahrer im Superpole-Rennen, und Redding machte von Startplatz 15 auch im zweiten Rennen eine Aufholjagd bis P8, Baz kam ebenfalls in die Top 10. Wie die BMW-Teams 2024 aussehen werden, steht weiter in den Sternen. ■

BMW

Scott Redding: Im ersten Rennen aus der Boxengasse bis auf Platz 4

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Dominique Aegerter musste auch in Most durch die Unwägbarkeiten eines ohnehin chaotischen Wochenendes gehen. In der Superpole war er auf dem besten Weg, sich wieder für eine der ersten beiden Startreihen zu qualifizieren, doch dann rutschte ihm in der letzten Kurve das Vorderrad weg und er musste vom zehnten Startplatz aus in die ersten beiden Rennen. Im ersten Rennen entschied sich der Schweizer mit seinem Team für Intermediates, obwohl er mit ihnen bislang noch keine Erfahrung hatte. Doch im Rennen gewöhnte er sich immer mehr an die geschnittenen Pneus und wurde schließlich Achter. Das Superpole-Rennen beendete der 32-jährige Schweizer als Elfter knapp außerhalb der Punkteränge, im zweiten Rennen wurde er dann ebenfalls Elfter, womit er vor der Sommerpause noch einmal fünf Punkte mitnahm. „Mein Arm macht mir nach der Armpump-OP immer noch mehr Probleme, als mir lieb ist“, gab er zu. „Hoffentlich können wir das in der Sommerpause beheben. Ganz auf Bikes werde ich im Sommer nicht verzichten, in der Schweiz wird man mich auf jeden Fall das eine oder andere Mal mit einem Motorrad sehen.“

SUPERSPORT-WM

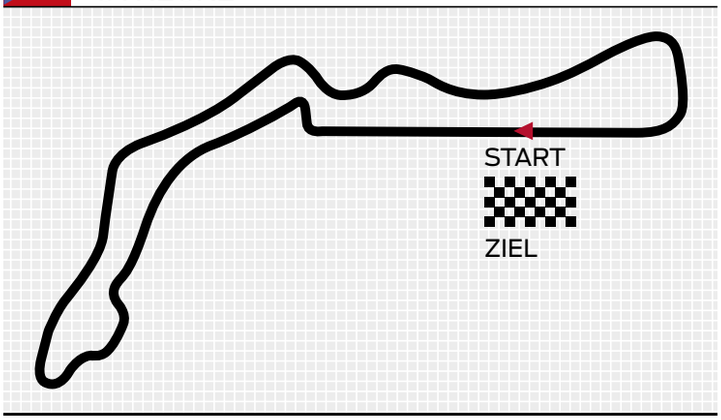
In Most waren gleich drei Österreicher am Start. Neben Fixstarter Maximilian Kofler kam auch sein jüngerer Bruder Andreas, der sonst in der IDM eine Yamaha R6 fährt, auf der zweiten Panigale V2 des D34G Teams zum Zug, da Oli Bayliss verletzt ist. Der 18-Jährige ließ seinen vier Jahre älteren Bruder in beiden Rennen stehen und wurde einmal 16. und im zweiten Rennen 14. Noch besser machte es Thomas Gradinger. Mit einem tollen sechsten Platz im zweiten Rennen zeigte er, dass er noch immer WM-Potenzial hat.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

AUTODROM MOST (CZ) 4,212 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Razgatlioglu	1.30,801
2.	Petrucci	1.31,261
3.	Gardner	1.31,419
4.	Bassani	1.31,430
5.	Rea	1.31,458
6.	Gerloff	1.31,659
7.	Locatelli	1.31,680
8.	Rinaldi	1.31,715
9.	Vierge	1.31,813
10.	Aegerter	1.31,822
11.	Lecuona	1.31,931
12.	Lowes	1.31,951
13.	Baz	1.32,037
14.	Bautista	1.32,177
15.	Redding	1.32,253
16.	Baldassarri	1.32,713
17.	Granado	1.32,953
18.	Van der Mark	1.33,175
19.	Viñales	1.33,297
20.	Rabat	1.33,440

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	427 Punkte
2.	Razgatlioglu	353
3.	Rea	251
4.	Locatelli	227
5.	Bassani	207
6.	Petrucci	155
7.	Rinaldi	147
8.	Lowes	121
9.	Aegerter	114
15.	Öttl	56

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	444 Punkte
2.	Yamaha	379
3.	Kawasaki	272
4.	Honda	141
5.	BMW	140

ERGEBNIS 1. RENNEN

Most (CZ): 29. Juli 2023; 22. WM-Lauf; 92,664 km über 22 Rdn. à 4,212 km; 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: abtrocknend, 20 Grad; Asphalt: 26 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	36.10,894 min	1.35,005	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	22	+4,007 s	1.34,386	20
3.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+7,939 s	1.34,506	16
4.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	22	+14,736 s	1.34,897	13
5.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+14,903 s	1.34,677	11
6.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	22	+15,690 s	1.35,050	10
7.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+23,273 s	1.32,619	9
8.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	22	+23,777 s	1.35,243	8
9.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+25,653 s	1.35,247	7
10.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	22	+26,455 s	1.35,246	6
11.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	22	+38,338 s	1.33,154	5
12.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	22	+42,088 s	1.32,400	4
13.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	22	+1.00,306 min	1.33,838	3
14.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+1.01,708 min	1.33,262	2
15.	Tito Rabat (E)	Kawasaki ZX-10RR	22	+1 Rd	1.34,624	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Most (CZ): 30. Juli 2023; 24. WM-Lauf; 92,664 km über 22 Rdn. à 4,212 km; 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 24 Grad; Asphalt: 31 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	22	33.58,248 min	1.32,035	25
2.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+4,652 s	1.32,183	20
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+4,725 s	1.32,038	16
4.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+4,786 s	1.32,116	13
5.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+7,538 s	1.32,159	11
6.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	22	+10,717 s	1.32,220	10
7.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	22	+12,455 s	1.32,638	9
8.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	22	+13,273 s	1.32,538	8
9.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+17,925 s	1.32,787	7
10.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	22	+18,091 s	1.32,792	6
11.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	22	+18,501 s	1.32,780	5
12.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+18,586 s	1.32,796	4
13.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	22	+23,138 s	1.32,844	3
14.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+25,547 s	1.32,778	2
15.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	22	+41,166 s	1.33,099	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Most (CZ): 30. Juli 2023; 23. WM-Lauf; 42,120 km über 10 Rdn. à 4,212 km; 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 20 Grad; Asphalt: 25 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	15.22,383 min
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+1.203 s
3.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	+2.968 s
4.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+3.180 s
5.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+5.310 s
6.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	+8.205 s
7.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+8.375 s
8.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	+9.021 s
9.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	+10.165 s
10.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+13.017 s
11.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	+14.448 s
12.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	+14.749 s
13.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	+17.880 s
14.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	+20.022 s
21.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	+2 Rdn.

SUPERSPORT-WM

Most (CZ): 29. Juli 2023; 15. WM-Lauf; 50,544 km über 12 Rdn. à 4,212 km; 31 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 24 Grad; Asphalt: 38 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Nicolo Bulega (I)	Ducati Panigale V2	19.14,480 min
2.	Stefano Manzi (I)	Yamaha YZF R6	+1,856 s
3.	Bahattin Sofuoglu (TR)	MV Agusta F3 800 RR	+3,795 s
4.	Raffaele de Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+3,980 s
5.	Andy Huertas (E)	Kawasaki ZX-6R	+6,546 s
6.	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta F3 800 RR	+8,536 s
7.	Niki Tuuli (FIN)	Triumph St. Triple RS	+8,864 s
15.	Andreas Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+18,027 s
18.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+25,170 s
24.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha YZF-R6	+39,559 s

WM-STAND FAHRER

1.	Bulega	308 Punkte
2.	Manzi	262
3.	Schrötter	214
4.	Caricasulo	167
25.	Gradinger	10
30.	M. Kofler	4
34.	A. Kofler	3

SUPERSPORT-WM

Most (CZ): 30. Juli 2023; 16. WM-Lauf; 50,544 km über 12 Rdn. à 4,212 km; 30 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: wechselnd, 27 Grad; Asphalt: 27 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Tarran Mackenzie (GB)	Honda CBR 600 RR	33.14,564 min
2.	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta F3 800 RR	+2,037 s
3.	Bahattin Sofuoglu (TR)	MV Agusta F3 800 RR	+18,857 s
4.	John McPhee (GB)	Kawasaki ZX-6R	+21,046 s
5.	Adam Norrodin (MAL)	Honda CBR 600 RR	+22,206 s
6.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha YZF-R6	+38,970 s
7.	Federico Fuligni (I)	Ducati Panigale V2	+1.03,620 min
8.	Anupab Sarmon (T)	Yamaha YZF R6	+1.27,822 min
14.	Andreas Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+1.50,009 min
20.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+1 Rd.

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	345 Punkte
2.	Yamaha	291
3.	MV Agusta	233
4.	Kawasaki	180
5.	Triumph	109
6.	Honda	42
7.	Suzuki	1

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SUPERSPORT-300-WM

Most (CZ): 29. Juli 2023;
9. WM-Lauf; 58,968 km über 14 Rdn. à 4,212 km;
31 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste:
wechselnd, 21 Grad; Asphalt: 27 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Lennox Lehman (D)	KTM RC 390 R	27.45,993 min
2.	Marco Gaggi (I)	Yamaha YZF-R3	+3,470 s
3.	Daniel Mogeda (E)	Kawasaki Ninja 400	+26,216 s
4.	Loannis Peristeras (GR)	Yamaha YZF-R3	+36,812 s
5.	José Luis Pérez González (E)	Kawasaki Ninja 400	+40,061 s
6.	Petr Svoboda (CZ)	Kawasaki Ninja 400	+48,632 s
7.	Fenton Seabright (GB)	Kawasaki Ninja 400	+1.02,314 min
8.	Marc García (E)	Kove 321RR	+1.07,565 min
9.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	+1.08,782 min
18.	Dirk Geiger (D)	KTM RC 390 R	+1 Rd.

SUPERSPORT-300-WM

Most (CZ): 30. Juli 2023;
10. WM-Lauf; 33,696 km über 8 Rdn. à 4,212 km;
31 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste:
nass, 20 Grad; Asphalt: 24 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Aldi Satya Mahendra (RI)	Yamaha YZF-R3	16.22,586 min
2.	José Manuel Osuna Saez (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,169 s
3.	José Luis Pérez González (E)	Kawasaki Ninja 400	+2,796 s
4.	Kevin Santos Fontainha (BR)	Yamaha YZF-R3	+2,863 s
5.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+2,996 s
6.	Fenton Seabright (GB)	Kawasaki Ninja 400	+3,038 s
7.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	+5,791 s
8.	Petr Svoboda (CZ)	Kawasaki Ninja 400	+5,809 s
22.	Lennox Lehman (D)	KTM RC 390 R	+54,723 s
23.	Dirk Geiger (D)	KTM RC 390 R	+55,062 s

WM-STAND FAHRER

1.	González	117 Punkte
2.	Geiger	116
3.	Svoboda	113
4.	Vannucci	99
5.	Buis	99
6.	Maier	99
13.	Lehmann	41

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	206 Punkte
2.	Yamaha	192
3.	KTM	147
4.	Kove	16

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Jonathan Rea hat mit seinem Sieg in Most die 122 WM-Siege, die Giacomo Agostini bei den 350ern und den 500ern erlangt hat, eingeholt. Ago hat noch einen in der 750er-WM, beim nächsten Sieg würde Rea gleichziehen. Derzeit macht das Gerücht die Runde, dass der sechsfache Weltmeister 2024 den Platz von Toprak Razgatlioglu bei Yamaha einnehmen könnte. Dazu sagte er: „Das ist erst einmal ein Gerücht. Ich werde mich jetzt in den Sommerferien mit meiner Familie zusammensetzen und über meine Zukunft entscheiden." Auch dass er seine Karriere beenden könnte, schloss der 36-jährige Nordire nicht aus.

Superbike-WM

Öttls Sorgen

Auch in Most riss Philipp Öttls Pechsträhne nicht ab. Schließlich konnte er im zweiten Rennen punkten.

Von: **Imre Paulovits**

Das Wochenende in Most hatte für Philipp Öttl richtig gut begonnen. Im ersten freien Training unter Mischbedingungen stand er teils ganz vorn in der Zeitenliste und beendete die Session als Siebter, auch am Nachmittag im Trockenen reichte es für den 15. Platz. Am Samstagmorgen war Öttl wieder Fünftschnellster, doch im Qualifying begann die Misere. Er stürzte gleich zu Beginn, konnte das Motorrad zwar an die Box bringen, doch nach einem zweiten Sturz blieb nur der letzte Startplatz. Das erste Rennen startete er mit Regenreifen und arbeitete sich bis auf den neunten Rang vor, doch als die Strecke abtrocknete, fiel er zurück und gab zwei Runden vor Schluss mit völlig zerfetzten Reifen auf. Am Sonntag im Superpole-Race wurde er gleich in der ersten Kurve in einen Sturz verwickelt, als Lorenzo Baldassarri vor ihm stürzte, er nicht ausweichen konnte und auch Hannes Soomer über ihn purzelte. Im zweiten Rennen konnte Öttl immerhin bis P13 vorfahren und so drei Punkte kassieren. „Das zweite Rennen war nicht schlecht, aber das Wochenende war natürlich nicht das, was wir nach FP3 erwartet hatten", so Öttl. ■

HOFMANN

Philipp Öttl: Unschuldig in den Sturz im Superpole-Race verwickelt

Supersport-300-WM

Lehmanns Sieg

Kaum hatte Dirk Geiger in Imola die WM-Führung übernommen, gewann sein Teamkollege Lennox Lehmann in Most.

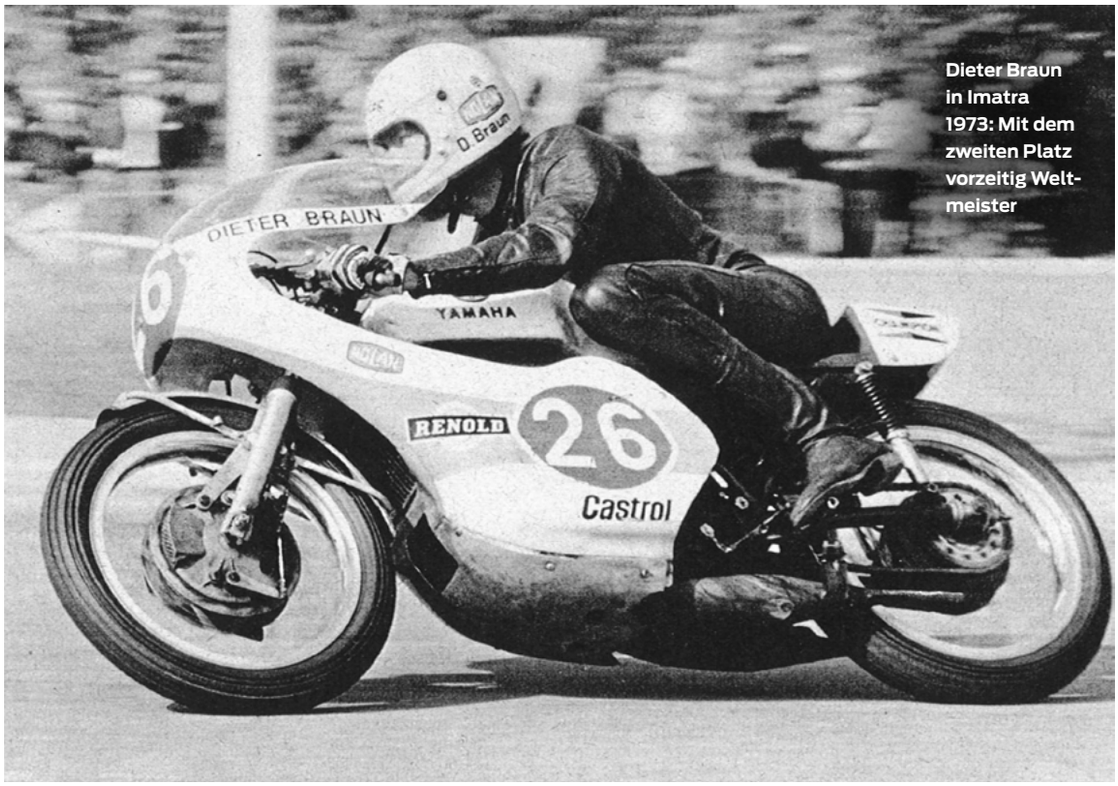
Von: **Imre Paulovits**

Es war ein Pokerspiel mit Happy End. Als es während des ersten Supersport-300-Rennens am Samstag anfing zu regnen und die meisten zu einem Reifenwechsel an die Box fuhren, blieb Freudenberg-KTM-Pilot Lennox Lehmann mit Slicks draußen, hängte alle anderen, die gleich entschieden hatten, ab und holte sich seinen ersten WM-Sieg. „Ganz ehrlich, ich habe einmal selbst daran gedacht, reinzufahren, doch dann die Boxeneinfahrt verpasst Und ich habe mich erinnert, wie Brad Binder auf dem Red Bull Ring gewonnen hatte. Ich stellte bald fest, dass der Grip gar nicht so schlecht ist und ich immer noch mit dem Knie am Boden fahren kann." Lehmann behielt die Nerven und wurde von den vielen deutschen Fans frenetisch gefeiert. Dirk Geiger entschied sich für den Wechsel und kam nicht wieder in Schwung. Am Sonntag bei strömendem Regen hatten dann beide KTM-Fahrer kein Gefühl für ihr Motorrad und fielen weit zurück, Geiger verlor die WM-Führung. Jetzt werden beide Freudenberg-Piloten die IDM in Spielberg fahren und hoffen auf Regen, um den Problemen von Most auf die Spur zu kommen. ■

PAULOVITS

Viel, viel Freude: Lennox Lehmann (r.) und Teamchef Freudenberg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Dieter Braun in Imatra 1973: Mit dem zweiten Platz vorzeitig Weltmeister

ARCHIV MOTORRAD

Der zweite Streich

Nach seinem Weltmeistertitel bei den 125ern 1970 gewann Dieter Braun 1973 auch den Titel bei den 250ern. Bis heute ist er der einzige Privatfahrer, dem WM-Titel in zwei Solo-Klassen gelangen.

Von: **Imre Paulovits**

Teuvo Länsivuori scheuchte seine Yamaha mit beängstigendem Tempo durch die Wälder von Imatra. Als er bei seinem Heim-Grand-Prix dann als Sieger abgewunken wurde, wurde er von einer frenetischen Menge zum Siegerpodest getragen. Doch einer hatte noch viel mehr zu feiern: Mit dem zweiten Platz hinter dem Finnen wurde Dieter Braun vorzeitig Weltmeister. Dabei war es ein Kampf gegen Windmühlen, den das deutsche Ausnahmetalent mit seinen beiden heute legendären Mechanikern Sepp Schlögl und Toni Mang trotzdem für sich entscheiden konnte.

Zu Saisonbeginn überragte zunächst Yamaha-Werksfahrer Jarno Saarinen alle. Als amtierender 250er-Weltmeister in dem neu gegründeten Yamaha-Werksteam auf die Titel bei den 250ern und den 500ern angesetzt, hatte er die ersten drei Rennen haushoch gewonnen, doch an dem schwarzen Sonntag am 20. Mai 1973 in Monza starb er zusammen mit Vizeweltmeister Renzo Pasolini. Der Schock im Fahrerlager paralysierte zunächst auch Dieter Braun. Dabei hatte er schon zuvor so einiges auszustehen gehabt. „Die TZ 250 kam für das Jahr neu heraus“, erinnert sich Dieter Braun. „Nachdem ich mir die Teile genau angesehen hatte, musste ich feststellen, dass bis auf die Bohrung alles genauso dimensioniert war wie bei der stärkeren 350er. Sie hatten die 250er auch beim Bohrung-Hub-Verhältnis von 56 x 50 mm auf 54 x 54 mm umgestellt, während sie bei der Werksmaschine das alte Verhältnis beibehalten hatten. Unsere TD3 aus dem Vorjahr war sehr schnell, so dachte ich mir, dass wir deren grazilere Teile in das neue, verstärkte Gehäuse einbauen sollten. Man könnte vom luftgekühlten Zylinder die Kühlrippen absägen und den Wassermantel der neuen Zylinder aufschweißen. Ich habe es Sepp Schlögl erzählt, und er meinte, das wäre umsetzbar. Uns blieb aber keine Zeit, das Motorrad vor dem WM-Auftakt in Le Castellet auszuprobieren. Dort bin ich mehrfach gestürzt, weil das Motorrad gar nicht beschleunigte, und ich versuchte, das in den Kurven wettzumachen. Toni Mang hat mich mit dem Bundeswehr-Erste-Hilfe-Kasten soweit verarztet, dass ich das Rennen überhaupt fahren konnte. Beim nächsten Rennen auf dem Salzburgring ging das Motorrad dann granatenmäßig. Ich habe Sepp gefragt, was er gemacht hatte. Er beichtete mir, dass er die Vorverdichtung falsch berechnet hatte und ich mit so viel Verdichtung gefahren war wie ein Serienmotorrad.“

ARCHIV MOTORRAD

Teuvo Länsivuori: Sieg vor Heimpublikum, aber nie Weltmeister

Harte Bandagen

Dieter Braun konnte auf seiner Paradestrecke in Opatia, in Assen, Brünn und Anderstorp gewinnen, doch diese Siegesserie sah nicht jeder gern. „Ich hatte gedacht, Deutschland wäre ein großer Markt und für die Japaner wichtig. Doch später habe ich verstanden, dass der deutsche Importeur Mitsui nur ein Handelsunternehmen mit Sitz in England war, wo sich niemand dafür interessierte, wie die deutschen Rennfahrer abschneiden. Der finnische Importeur Arwison hingegen pflegte beste Beziehungen zu den Japanern. Sie hatten 1972 Werksmaterial für Jarno Saarinen besorgt, und nachdem er Weltmeister wurde und ins Werksteam aufstieg, organisierten sie das gleiche für Teuvo Länsivuori. Dass ich ihn als Privatfahrer viermal besiegt habe, ging ihnen gewaltig gegen den Strich. In Assen ließen sie mich den Motor zur Hubraumkontrolle aufmachen, und als ich in Anderstorp einen Kolbenring brauchte und Yamaha-Rennleiter Rodney Gould danach fragte, haben sie es blockiert.“

Doch Braun und sein Team schnappten ihnen den Titel trotzdem weg. Danach war der Krieg aber noch nicht vorbei. Als Agostini zu Yamaha wechselte, wurde Länsivuori sein Teamkollege. Phil Read setzte sich dafür ein, dass MV Agusta Dieter Braun verpflichtete. Doch Yamaha köderte ihn mit einem Angebot für Werksmaschinen bei den 250ern, 350ern, 500ern und 750ern, die er mit seinem eigenen Team hätte einsetzen können. Doch diese erwiesen sich als einfache Production-Racer. Braun wollte klagen, doch seinem Anwalt wurde schnell klar, dass er bei der Formulierung im Vertrag vor Gericht keine Chance hatte. ■

WM-ENDSTAND 1973

250 ccm

1.	Dieter Braun (D)	Yamaha	80 Pkte.
2.	Teuvo Länsivuori (FIN)	Yamaha	64
3.	John Dodds (AUS)	Yamaha	62
4.	Jarno Saarinen (FIN)	Yamaha	45
5.	Michel Rougerie (F)	Harley-Dav.	45
6.	Chaz Mortimer (GB)	Yamaha	40
7.	Hideo Kanaya (J)	Yamaha	36
8.	Roberto Gallina (I)	Yamaha	32
9.	Bruno Kneubühler (CH)	Yamaha	28
10.	Silvio Grasetti (I)	MZ	21

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

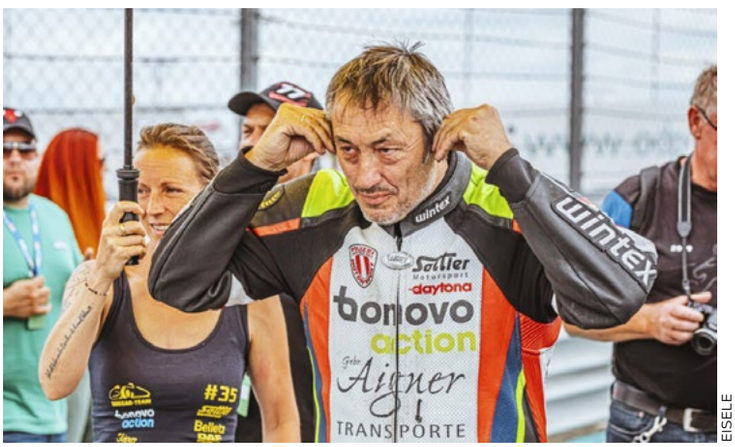
IDM Sidecar

Schluss für Sattler?

Bei seinem Unfall auf dem Schleizer Dreieck erlitt Josef Sattler eine schwere Gehirnerschütterung und eine leichte Stauchung der Wirbelsäule. Das Motorrad ist zerstört, an Rennfahren ist nicht zu denken.

Von: **Anke Wieczorek**

Sattler ist froh, dass es bei allem, was passiert ist, noch so glimpflich abgegangen ist. Eine Woche lang hat der 58-Jährige gelitten, war müde, hat viel geschlafen. Sattler war wie ferngesteuert, doch inzwischen geht es ihm wieder einigermaßen gut. Sogar an den Red Bull Ring will er am kommenden Wochenende als Besucher kommen, allein schon, um seinen Bonovo-action-Teamchef Jürgen Röder zu treffen. Mit seinem ARS-Yamaha-Gespann ist Sattler vorerst am Ende. „Es ist nicht so, dass wir Teile kaufen könnten, dranschrauben und dann geht es wieder, es ist von A bis Z schrott." Eigentlich hatte der Bayer schon im Hinblick auf nächstes Jahr am Motorrad gearbeitet, in Sachen Gewichtsoptimierung und beim Verkleidungsbau. Normalerweise kommen die Oberteile aus England. Sattler hätte sich von einem Franzosen helfen lassen. „Das Oberteil, wo ich drin bin, ist anders, auch der Lufteinlass, ein doppelter Boden, die Airbox und die Motorposition", berichtet Sattler. „Alles wäre komplett abgestimmt gewesen." Sattler wollte sich 2024 auf die WM konzentrieren. „Wir haben dieses Jahr einen Riesensprung gemacht und uns um 1,5 Sekunden verbessert. Das war eine Basis fürs nächste Jahr." Jetzt ist alles offen. ■



EISELE

Josef Sattler: Mit einem blauen Auge davongekommen, aber Gespann schrott

IDM Superbike

Moser auf Panigale V4

Auf dem Schleizer Dreieck wollte Marc Moser sein vorläufig letztes Rennen fahren. Nun hat sich das Blatt gewendet, er will doch wieder antreten.

Von: **Anke Wieczorek**

Moser machte nie ein Geheimnis daraus, mit der BMW M 1000 RR im Motoforce Team nicht klarzukommen und zog nach Schleiz einen Schlussstrich. „Es liegt nicht am Motorrad und gleich gar nicht am Team, nur ich kann das Potenzial nicht umsetzen. Die BMW und mein Fahrstil vertragen sich nicht. Also ist das jetzt die beste Lösung", erzählt er. Jetzt wird Moser das machen, wo er sich auskennt und was er kann: Ducati fahren. Als Gastfahrer in Assen und Hockenheim. Ohne Punkte, da Ducati sich nicht dazu entschieden hat, Poolpartner der IDM zu werden. Bereits zu Wochenbeginn war Moser die Panigale V4R im italienischen Misano testen. Alles ging ganz schnell. Die Beziehungen zum Werk in Bologna währen schon eine halbe Ewigkeit. Einerseits durch Mosers vielfältige Rennaktivitäten, andererseits durch das Motorradgeschäft seines Vaters in Frankfurt. Moser fühlte sich auf der bei Motocorsa aufgebauten Ducati sofort heimisch: „Das ist das, was ich kenne und in den letzten Jahren gemacht habe." ■

EISELE

Marc Moser: In Assen und Hockenheim mit Motocorsa-Ducati

NACHRICHTEN

IDM SUPERBIKE

In Schleiz geht Björn Stuppi mit einem exklusiven 100 Jahre Schleizer Dreieck-Design auf dem Helm an den Start. Das Modell X-lite X-803 RS im selben Dekor kann jetzt für den guten Zweck auf ebay (www.ebay.de/itm/266342711407) ersteigert werden. Der glückliche Auktionsgewinner kann sich die Größe frei wählen. Außerdem erhält er zwei Wochenendtickets für ein IDM-Rennwochenende seiner Wahl. Dies ist vermutlich die perfekte Gelegenheit, um den Helm persönlich von Björn Stuppi überreicht zu bekommen. Auf Wunsch kann der Helm auch einfach zugesandt werden. Der gesamte Erlös der eBay-Auktion geht an die DRK-Kita „Pfiffikus", die direkt an der legendären Naturrennstrecke liegt.

IDM SUPERSPORT 300

Es gibt weiblichen Zuwachs in der IDM. Wenn diese vom 18. bis 20. August im niederländischen Assen gastiert, startet zum ersten Mal die Australierin Tara Morrison für das Team FÜSPORT – RT Motorsports by SKM – Kawasaki. Sie tritt auf einer Kawasaki Ninja 400 an. Für die 20-Jährige ist es die erste Rennteilnahme in einem europäischen Land.

ENDURANCE-WM

Am nächsten Wochenende findet das berühmte 8-Stunden-Rennen von Suzuka leider gleichzeitig mit der MotoGP in Silverstone statt. Da Iker Lecuona in Silverstone Álex Rins vertritt, werden wie erwartet Tetsuta Nagashima, Takumi Takahashi und Xavi Vierge die Werks-Honda fahren. Bei F.C.C. TSR Honda fällt Josh Hook aus, weil er sich beim Training verletzt hat. Ob er ersetzt wird oder Mike Di Meglio und Alan Techer zu zweit fahren werden, steht noch nicht fest. Mit Florian Alt, Marvin Fritz, Markus Reiterberger und Marcel Schrötter werden auch vier deutsche Top-Piloten dabei sein.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ACEVEDO

MXGP-Start mit Febvre (#3), Seewer (#91), Prado (#61), Herlings (#84), Gajser (#243)

Fünf in Reihe

Nichts Neues beim Finnland-Gastspiel: Romain Febvre (Kawasaki) siegte zur Freude von Teamchef Kimi Räikkönen auch im sandigen Vantaa, doch WM-Spitzenreiter Jorge Prado (GasGas) betrieb als Tageszweiter erfolgreich Schadensbegrenzung. Für eine Tragödie in der MX2-Klasse sorgte Jago Geerts mit Sturz und Schlüsselbeinbruch, das Aus im Titelkampf! Andrea Adamo (KTM) landete seinen ersten Doppelsieg, dahinter glänzte Simon Längenfelder auf GasGas mit einer brillanten Sandpartie im hohen Norden.

Von: **Frank Quatember**

Die eigentlichen Topnews kamen bereits unter der Woche. Jeffrey Herlings (KTM) fühlte sich überraschend in der Lage, nach seinem schweren Sturz in Teutschenthal mit gebrochenem Nackenwirbel wieder WM zu fahren. Nach dem Einstieg von Tim Gajser in Loket meldete sich also auch der zweite „Altmeister“ mit fünf WM-Titeln wieder zur Arbeit – gut für die anstehende Schlussphase der WM.

In der MXGP-Klasse geht es im Grunde nur um die Frage, ob Prado noch seinen Riesenvorsprung verspielt. Sei es drum, Verfolger Febvre erweist sich seit Wochen als Musterprofi und kämpfte auch auf der schweren Sandstrecke nahe Helsinki um jeden Zentimeter. Beim ersten Rennen um Punkte am Samstag setzte sich Prado im regennassen Sandkasten durch. Tags drauf lachte zwar die Sonne, doch Strahlemann Prado verpasste in Lauf 1 seinen nächsten Holeshot.

Wieder Holeshot für Seewer

Der Bülacher Jeremy Seewer schoss mit der Werks-Yamaha als Erster in Kurve 1, wenige Sekunden später übernahm der aggressive Febvre von Prado Platz 2.

„Fünf Siege in Folge sind ein persönlicher Rekord. Ich fühle mich wieder eins mit dem Bike.“

GP-Sieger Romain Febvre

Nun war Seewer im Visier des Franzosen. In Runde 2 zeigte Febvre humorlos dem Eidgenossen das Hinterrad und übernahm die Spitze. Einen spannenden Zweikampf um Platz 5 lieferten sich bis Rennhälfte Herlings und der Spanier Ruben Fernandez (Honda). Dann bog „The Bullet“ zum Brillenwechsel in die Goggle Lane ab, später stürzte Fernandez nach einem Sprung schwer und musste lange auf der Strecke behandelt werden. Nach Rennschluss erfolgte dann Entwarnung vom Team HRC Honda.

Die Spitze war da längst wie zementiert. Hinter dem siegreichen Trio Romain Febvre, Jeremy Seewer und Jorge Prado belegten die Niederländer Glenn Coldenhoff und Calvin Vlaanderen (beide Yamaha) die Top-5-Plätze, und für die Schwergewichte Gajser und Herlings reichte es zu Platz 6 bzw. 8.

Im zweiten Lauf revanchierte sich zunächst Prado mit Startsieg Nummer 11, hatte jedoch rasch Febvre wie eine lästige Klette am Hinterrad. Der wollte wie in Lauf 1 möglichst schnell am Galizier vorbei, doch das klappte irgendwie nicht.

Herlings: Kampf um Platz 3

Der Zweikampf nahm Runde für Runde an Fahrt auf. Im Schatten des Duells um den Laufsieg lieferten sich Coldenhoff und Herlings einen ähnlich engen Kampf um Platz 3. Doch trotz hoher Intensität blieb die Reihenfolge bis zum Ziel gleich.

Prado feierte seinen Laufsieg plus WM-Führung, während Febvre zunächst gefrustet den Handschlag im Auslauf verweigerte, dann aber doch gute Miene zum fünften GP-Sieg in Folge machte. Febvre: „Ein persönlicher Rekord, der alte stammte aus 2015. Seit langer Zeit fühle ich mich wieder eins mit dem Bike.“

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

In der MX2-Klasse fieberten Fans und Fahrer dem nächsten Teil des Thrillers im Titelkampf zwischen Andrea Adamo und Jago Geerts entgegen. Im verregneten Quali-Rennen setzte aber Simon Längenfelder mit dem Laufsieg das erste Ausrufezeichen, während Geerts dem WM-Leader weitere drei Punkte abknöpfte.

Über Nacht trocknete die Strecke ab, strahlende Sonne begrüßte am Morgen bereits die Frühaufsteher. Es war also alles bereitet für einen tollen Sonntag, doch, wo Sonne scheint, ist bekanntlich auch Schatten.

Zunächst war es ein deutscher Fahrer, der das Heft in die Hand nahm: Simon Längenfelder legte einen blitzsauberen Holeshot hin und führte das Feld in die Startrunde. Wenige Kurven später folgte der Schock für Jago Geerts und sein Team. Der Norweger Osterhagen stürzte, und der nachfolgende Geerts krachte ohne die geringste Chance in die vor ihm liegende Fantic. Zu allem Unglück wurde der Belgier nicht nur von seiner Yamaha getroffen, sondern blieb darunter stecken und musste vom Streckenposten aus dieser Lage befreit werden. Nach Laufende wurde ein Schlüsselbeinbruch festgestellt, auch die Schulter soll betroffen sein. Das bedeutet das Ende aller Titelträume für den Mann, der kommende Saison in die MXGP wechseln wird und eine persönliche Tragödie für einen der besten MX2-Piloten der letzten Jahre.

Längenfelder: Aufholjagd

Bei so viel Drama ging das fantastische Rennen von Längenfelder etwas unter, der sich im Ziel nur dem (wahrscheinlich) neuen Weltmeister Andrea Adamo (KTM) geschlagen geben musste. Liam Everts belegte Rang 3 und sein erst 16-jähriger Landsmann Lucas Coenen nach toller Aufholjagd noch Platz 5.

Andrea Adamo hatte nun so viel Spaß im Sand, dass auch der Startsieg in Lauf 2 gelang. Weniger Glück hatte die deutsche Hoffnung. Längenfelder erwischte in der Startphase ein Loch in der Rhythmussektion, nahm eine Bodenprobe und musste das Feld von hinten aufrollen. Das tat er spektakulär, hielt das Publikum bis zum Schluss in Atem und passierte alle Piloten bis auf Laufsieger Adamo. Was für ein Rennen! „Lauf 1 war einfach dagegen“, scherzte der neue WM-Fünfte im Ziel. „Von ganz hinten auf zwei, das macht mich stolz.“ ■

GASGAS

Richtung Titel: Trotz Febvre-Siegen bleibt Jorge Prado Titelanwärter

GASGAS

Platz 2: Simon Längenfelder (GasGas) in der MX2 immer stärker

MOTOCROSS-GP FINNLAND/MXGP

Vantaa (FIN): 30. Juli, 14. WM-Lauf,
Wetter: sonnig, 23 Grad. **1. Lauf:** 25 Fahrer gestartet,
25 gewertet, 19 Runden à 1,500 km (= 28,500 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	34.11,808 min = 50,005 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 1,341 s
3.	Jorge Prado (E)	GasGas	19	+ 4,529 s
4.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	19	+ 20,353 s
5.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	19	+ 29,129 s
6.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 32,550 s
7.	Alberto Forato (I)	KTM	19	+ 34,128 s
8.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	+ 37,678 s
13.	Tom Koch (D)	KTM	19	+ 1.03,327 min
14.	Maximilian Spies (D)	KTM	19	+ 1.08,030 min

Vantaa (FIN): 30. Juli, 14. WM-Lauf,
Wetter: sonnig, 23 Grad. **2. Lauf:** 24 Fahrer gestartet,
24 gewertet, 19 Runden à 1,500 km (= 28,500 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	GasGas	19	33.50,401 min = 50,532 km/h
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	+ 2,319 s
3.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	19	+ 3,755 s
4.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	+ 5,683 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 11,470 s
6.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 38,334 s
7.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	19	+ 43,163 s
14.	Maximilian Spies (D)	KTM	19	+ 1.25,060min
16.	Tom Koch (D)	KTM	19	+ 1.29,410 min
20.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	18	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1.	Jorge Prado	720 Punkte
2.	Romain Febvre	622
3.	Jeremy Seewer	550
4.	Glenn Coldenhoff	525
5.	Ruben Fernandez (E)	489
6.	Calvin Vlaanderen	477
7.	Jeffrey Herlings (NL)	418
9.	Valentin Guillod (CH)	276
18.	Tom Koch	123
21.	Maximilian Spies	101

1.	GasGas	726 Punkte
2.	Yamaha	703
3.	Kawasaki	638

MOTOCROSS-GP FINNLAND/MX2

Vantaa (FIN): 30. Juli, 14. WM-Lauf,
Wetter: sonnig, 23 Grad. **1. Lauf:** 24 Fahrer gestartet,
24 gewertet, 19 Runden à 1,500 km (= 28,500 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Andrea Adamo (I)	KTM	19	34.53,171 min = 49,017 km/h
2.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	19	+ 2,805 s
3.	Liam Everts (B)	KTM	19	+ 16,381 s
4.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	19	+ 18,547 s
5.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	19	+ 25,722 s
6.	Oriol Oliver (E)	KTM	19	+ 28,851 s
7.	Rick Elzinga (NL)	Yamaha	19	+ 34,335 s
8.	David Braceras (E)	Kawasaki	19	+ 48,293 s
9.	Sacha Coenen (NL)	KTM	19	+ 52,001 s
10.	Camden Mc Lellan (ZA)	Honda	19	+ 1.00,386 min

Vantaa (FIN): 30. Juli, 14. WM-Lauf,
Wetter: sonnig, 23 Grad. **2. Lauf:** 23 Fahrer gestartet,
23 gewertet, 19 Runden à 1,500 km (= 28,500 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Andrea Adamo (I)	KTM	19	34.36,893 min = 49,401 km/h
2.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	19	+ 7,299 s
3.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	19	+ 7,569 s
4.	Liam Everts (B)	KTM	19	+ 10,835 s
5.	Rick Elzinga (NL)	Yamaha	19	+ 15,789 s
6.	Sacha Coenen (B)	KTM	19	+ 17,331 s
7.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	19	+ 21,015 s
8.	Isak Gifting (S)	GasGas	19	+ 39,789 s
9.	Oriol Oliver (E)	KTM	19	+ 50,091 s
10.	Jan Pancar (SLO)	KTM	19	+ 1.20,158 min

WM-STAND MX2

1.	Andrea Adamo	619 Punkte
2.	Jago Geerts (B)	559
3.	Liam Everts	532
4.	Kay de Wolf (NL)	501
5.	Simon Längenfelder	492
6.	Thibault Benistant (F)	462
7.	Lucas Coenen	461
8.	Roan van de Moosdijk (NL)	433
19.	Marcel Stauffer	52
21.	Mike Gwerder	45

1.	Yamaha	732 Punkte
2.	Husqvarna	679
3.	KTM	676

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Entscheidung (v.l.): Janowski (PL), Lambert (GB), Fricke (AUS), Thomsen (DK)

VELDHUIZEN

Last-Heat-Entscheidung

Ausgerechnet der viel kritisierte Maciej Janowski entschied mit einem Husarenritt im letzten Lauf gegen Robert Lambert das Finale des World Team Cups und sicherte Polen damit den insgesamt vierzehnten Speedway-Mannschafts-Weltmeister-Titel. Deutschland schied schon im Semifinale aus.

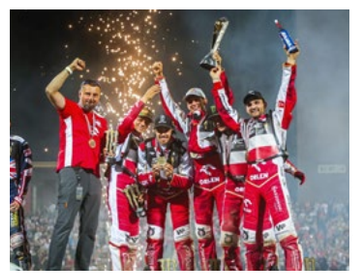
Von: **Andreas Fahldiek**

Nach 2017 wurde erstmals wieder eine Speedway-Mannschafts-WM ausgetragen. Die Polen waren als Gastgeber für das Finale gesetzt. Die weiteren Finalisten wurden durch zwei Halbfinals und ein Race Off ermittelt. Das erste Semifinale gewannen die Briten deutlich und qualifizierten sich direkt für den Endlauf. Für die Deutschen endete das Rennen enttäuschend. Noch vor dem letzten Lauf lagen sie mit einem Punkt vor den Tschechen auf Rang 3, der zum Start im Race Off gereicht hätte. In Heat 20 konnte Erik Riss an dritter Stelle Freddie Lindgren nur drei Runden auf Distanz halten, ehe der Schwede deutlich an Riss vorbeiziehen konnte und damit alle Träume der Deutschen zerplatzen ließ.

Das zweite Halbfinale endete dramatisch. Eine umstrittene Disqualifikation des Dänen Rasmus Jensen in Lauf 17 war der Auftakt zu einem enormen Endspurt der Australier, die sechs Punkte Rückstand hatten. Dennoch gewannen die Dänen mit einem Punkt Vorsprung und verwiesen die Australier in das Race Off, das die Aussies allerdings sehr leicht gegen Schweden gewannen und sich als letztes Team für das Finale qualifizierten.

Nur ein Punkt Unterschied

Um es vorwegzunehmen: Dieses Finale war eines der besten und engsten Mannschafts-WM-Rennen aller Zeiten. Erst im letzten Lauf fiel die Entscheidung! Großbritannien startete unglaublich überzeugend in dieses Rennen und hielt bis zum elften Lauf die Pole-Position. Allerdings waren Adam Ellis und der junge Tom Brennan die Schwachstellen bei den Briten. Die favorisierten Gastgeber konnten erstmals nach Heat 12 die Führung übernehmen. Nach desolatem Beginn kamen die Dänen immer besser ins Rennen. „Der Start in das Rennen hätte katastrophaler nicht sein können. Aber wir haben uns durchgekämpft, haben eine bessere Abstimmung gefunden, um wieder ins Rennen zu finden“, so Leon Madsen. Nach 19 Läufen lagen die führenden Polen, Großbritannien und Dänemark nur jeweils einen Punkt auseinander, und alle konnten noch Weltmeister werden. Beim Showdown in Lauf 20 fuhr Max Fricke nach der zweiten Kurve an Lambert vorbei in Führung. Janowski dümpelte zeitweise nur auf dem letzten Platz. Dann aber setzte der heimische Pole zu einem unglaublichen Endspurt an. Anfangs der vierten Runde konnte er unter dem frenetischen Jubel der 11 000 Zuschauer Lambert innen passieren. Sein zweiter Platz reichte Polen für den Titel. „Ich wusste, dass die geänderte Abstimmung, die wir für den letzten Lauf vorgenommen hatten, mir guten Speed geben würde. Außen funktionierte es nicht so gut, aber als ich nach innen wechselte, hatte ich das Gefühl, dass ich mitkämpfen konnte. Ich sah die Lücke am Ende der dritten Runde. Ich fuhr eine gute Linie, und es funktionierte tatsächlich“, kommentierte der Matchwinner. ■



VELDHUIZEN

Vierzehnter Titel für Polen

SPEEDWAY WORLD CUP

Semifinale 1 Wroclaw (PL), 25. Juli

1. **Großbritannien 43 Punkte:** Tai Woffinden 10, Dan Bewley 14, Robert Lambert 13, Adam Ellis 4, T. Brennan 2
2. **Schweden 32 Punkte:** Fredrik Lindgren 12, Jacob Thorsell 8, Antonio Lindbäck 6, O. Berntzon 5, K. Nilsson 1
3. **Tschechien 23 Punkte:** Jan Kvech 10, Hynek Stichauer 0, P. Chlupac 1, Daniel Klima 1, Vaclav Milik 11
4. **Deutschland 22 Punkte:** Kai Huckenbeck 11, Kevin Wölbert 7, Nick Blödorn 1, Martin Smolinsi 1, Erik Riss 2

Semifinale 2 Wroclaw (PL), 26. Juli

1. **Dänemark 42 Punkte:** Mikkel Michelsen 8, Nicki Pedersen 6, Anders Thomsen 13, L. Madsen 13, R. Jensen 2
2. **Australien 41 Punkte:** Max Fricke 4, Jack Holder 14, Jason Doyle 7, Jaimon Lidsey 26
3. **Frankreich 21 Punkte:** David Bellego 5, Dimitri Bergé 14, Steven Goret 1, Mathieu Tresarrieu 1, Mathias Tresarrieu 0
4. **Finnland 16 Punkte:** Timo Lahti 7, Jesse Mustonen 3, Antti Vuolas 6, Tero Aarnio 0

Race Off Wroclaw (PL), 28. Juli

1. **Australien 54 Punkte:** Max Fricke 14, Jack Holder 9, Jason Doyle 12, Jaimon Lidsey 12, Chris Holder 7
2. **Schweden 35 Punkte:** Fredrik Lindgren 11, Jacob Thorsell 6, Antonio Lindbäck 12, O. Berntzon 3, K. Nilsson 3
3. **Frankreich 20 Punkte:** David Bellego 7, Dimitri Bergé 10, Steven Goret 0, Mathieu Tresarrieu 3, Mathias Tresarrieu 0
4. **Tschechien 11 Punkte:** Jan Kvech 3, Hynek Stichauer 0, Petr Chlupac 1, Daniel Klima 0, Vaclav Milik 7

Finale Wroclaw (PL), 29. Juli

1. **Polen 33 Punkte:** Bartosz Zmarzlik 11, Patryk Dudek 6, Maciej Janowski 7, Dominik Kubera 9, Janusz Kolodziej 0
2. **Großbritannien 31 Punkte:** Tai Woffinden 7, Dan Bewley 9, Robert Lambert 12, Adam Ellis 3, T. Brennan 0
3. **Dänemark 29 Punkte:** Mikkel Michelsen 2, Nicki Pedersen 0, Anders Thomsen 5, L. Madsen 9, R. Jensen 13
4. **Australien 27 Punkte:** Max Fricke 7, Jack Holder 8, Jason Doyle 10, Jaimon Lidsey 1, Chris Holder 1

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Vierter Sieg bei den 20. Romaniacs: Mani Lettenbichler war in Rumänien überlegen

FUTURE7MEDIA

Triple für Letti

Hardenduro-Weltmeister Manuel Lettenbichler gewann auch den dritten und vielleicht schwersten WM-Lauf: die Red Bull Romaniacs. Mit deutlichem Vorsprung vor dem Kanadier Trystan Hart konnte der deutsche KTM-Pilot seine Führung in der Weltmeisterschaft weiter ausbauen.

Von: **Thomas Schiffner**

Über fünf lange Tage durch die Wälder von Siebenbürgen hatten der bayerische Titelverteidiger und seine KTM 300 EXC alles im Griff. Lettenbichler setzte damit nach seinen Siegen schon beim XRoss und dem Erzbergrodeo ein ganz fettes Ausrufezeichen in Richtung Konkurrenz. Zweiter hinter Billy Bolt im Prolog am Eröffnungstag, gewann Lettenbichler den ersten Tag bei übelsten Witterungsbedingungen mit Gewitter und Hagelschauern. Tag 2 lief bei angenehmerem Wetter, aber mit ganz schweren Geländebedingungen. Teodor Kabakchiev fuhr die beste Zeit vor Lettenbichler und Billy Bolt, doch Letti konnte seine Gesamtführung verteidigen.

Starker Bulgare auf KTM

Tag 3 wurde zum härtesten und zu einem der schwersten in 20 Jahren der Romaniacs-Historie. Obwohl diesmal unter blauem Himmel, kamen alle 20 Fahrer der Goldkategorie hart an ihre Grenzen.

Doch Lettenbichler fuhr erneut in einer eigenen Liga und kam 14 Minuten vor dem ganz starken bulgarischen KTM-Kollegen Kabakchiev ins Ziel. Bereits deutlich hinter ihm Hart und SuperEnduro-Weltmeister Billy Bolt. Kabakchiev hatte nun bis auf fünf Minuten zu Bolt aufgeschlossen. Am finalen Samstag startete der Spitzenreiter und Weltmeister aus Bayern mit beruhigenden 58 Minuten Vorsprung auf Verfolger Trystan Hart. Kabakchiev jagte den Deutschen, kam schließlich an ihm vorbei, bis er einen Fehler machte, weshalb Lettenbichler wieder vorbeiziehen konnte. Doch die beste Schlusszeit hatte der Bulgare, der als Erster nach dem Hillclimb im Red-Bull-Bogen ankam, und konnte damit noch Billy Bolt von einem Podiumsplatz verdrängen.

„Was für ein verrücktes Rennen! Ich glaube es nicht!“, sagte ein geflashter Mani Lettenbichler im Ziel. „Das ganze Event lief perfekt für mich. Ich konnte jeden Tag Zeit gutmachen, und genau das ist der Weg, die Romaniacs zu fahren. Das ist mein vierter Sieg bei den Romaniacs, aber ich muss noch ein paar mehr holen, um Graham Jarvis Rekord zu brechen.“

Lettenbichler hat zur „WM-Halbzeit“ nun schon 17 Punkte Vorsprung auf Trystan Hart: „Es war ein hartes Event, aber ich bin superhappy mit Platz 2. Ich wäre natürlich gern näher an Mani herangekommen, aber dieses Rennen ist hart. Ich bin Zweiter und schaue jetzt auf mein Heimrennen nächsten Monat“, so der Kanadier zu den Red Bull Outliers am 26. und 27. August. ■

FUTURE7MEDIA

Romaniacs- und WM-Zweiter: Hart

HARDENDURO-WM

Red Bull Romaniacs (RO), 25.–29. Juli

1.	M. Lettenbichler (D), KTM	19:45.15 h
2.	Trystan Hart (CAN), KTM	+1:09.59 h
3.	T. Kabakchiev(BG), KTM	+1:24.01 h
4.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	+1:40.01 h
5.	Wade Young (ZA), Sherco	+1:46.47 h
6.	M. Walkner (A), GasGas	+1:52.33 h
7.	Mario Roman (E), Sherco	+2:46.15 h
8.	Graham Jarvids (GB), Husq.	+3:59.31 h
12.	Dieter Rudolf (A), GasGas	+7:27.01 h
17.	Felix Bähker (D), Sherco	+14:40.12 h

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 von 6 Veranstaltungen

1.	Manuel Lettenbichler	63 Punkte
2.	Trystan Hart	46
3.	Billy Bolt	44
4.	Teodor Kabakchiev	38
5.	Michael Walkner	31
6.	Graham Jarvis	29
7.	Wade Young	27
8.	Mario Roman Serrano	26
9.	Alfredo Gomez (E)	21
19.	Wanja Morlinghaus (D)	2

NACHRICHTEN

DREI DEUTSCHSPRACHIGE FÜR DAS EM-FINALE

Überraschung beim zweiten Semifinale zur Speedway-U19-Europameisterschaft in Zarnovica: Mit Norick Blödorn und Sebastian Kössler schafften es gleich zwei deutschsprachige Drifter in der Slowakei in das Finale der U19-EM am 19. August in Gorzow (PL). Der 19-jährige Blödorn wurde mit elf Punkten Fünfter und kam sicher in den Reigen der ersten acht. Das österreichische Talent Sebastian Kössler holte sieben Punkte aus seinen ersten drei Läufen, als er in Heat 16 stürzte und disqualifiziert wurde. Mit Platz 2 in seinem letzten Lauf sicherte sich der Junior aus Gablitz Platz 7 und das Ticket für das Finale in Gorzow. Bereits beim ersten Semifinale in Norwegen hatte sich der 19-jährige Jonny Wynant für das Finale qualifiziert.

LANDSHUT HÄLT DIE ERSTE LIGA

Der AC Landshut hatte in der vorletzten Woche zwar sein vorletztes Vorrundenmatch in der 1. polnischen Speedway-Liga in Bydgoszcz knapp mit 43:46 Punkten verloren, erhielt aber für bessere Punkteausbeute aus Hin- und Rückkampf den wichtigen Bonuspunkt. Die Devils stehen nach 13 von 14 Vorrundenrennen auf Platz 5 der Tabelle und können damit nicht mehr absteigen. Im letzten Heimrennen am kommenden Sonntag treffen die Landshuter auf den Tabellenletzten Poznan. Bei einem Sieg wäre ihnen Platz 5 und der Einzug in die Play-offs sicher.

PAULS JONASS KOMMT ZURÜCK

Nach Tim Gajser in Loket und Jeffrey Herlings Debüt letztes Wochenende in Vantaa wird beim kommenden Schweden-GP in Uddevalla mit dem Letten Pauls Jonass ein weiterer Weltmeister nach Verletzungspause wieder in das Renngeschehen eingreifen. Der 26-jährige Honda-Pilot musste seit seinem Sturz im Mai und anschließender Operation pausieren.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Alfa Romeo

2010 Alfa Romeo 8C Spider, 1. Hand, erst 6751 km, top-konfiguriert! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Aston Martin

Vanquish ''One of Seven'', EZ 2015, 3000 km, dt. Fzg., abs. neue. lim. Edition- einer von sieben! Preis a. Anfrage. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-9494-110, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60564

Virage V12, EZ 2011, 24000 km, dt. Fahrzeug, unfallfrei, top Zustand, AM-Service neu; 114.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-9494-110, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60565

Suche Aston Martin V12 Vantage, DB9, DBS, mit Handschaltung in grau, grün od. silber bis 120.000,- €. Chiffre 3694369

BMW

Z3 M Roadster, 1997, 84.000 km, 1. Hd., Scheckheft, Sammlerzustand, 48.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60487

BMW M & ALPINA TRACKDAYs, freies Fahren, Clubevents, Gastfahrer. www.M-CLUB.de

Citroën

Citroen XM V6, EZ 3/92, Typ Y3, 180000 km, Automatik, grünmetallic, Leder, ZV, TÜV 6/24, H-Zulassung, viele Neuteile, wegen Hobbyaufgabe an Liebhaber 4.900,- €. Tel. 0171/2624033

Ferrari

2016 Ferrari GTC 4 Lusso, V12, erst 22976 km, Top-Ausstattung, Historic Colour. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati

Quattroporte Evoluzione V8, EZ 1998, 128000 km, Dt.Fzg, top Zust. unfr. 24.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-9494-110, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60572

3200 GT, 2001, 35.400 km, dt., 1. Hd., 6-Gg., Scheckheft, KD neu, top-original, grigio alfieri, 43.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60491

McLaren

650S Coupé, orig. 3700 km, dt. Fzg., top Ausst., unfr., neuwertig. 184.900,- € (MwSt. awb.). F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-9494110, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60566

Mercedes

2017 Mercedes S500 Cabriolet, top und 1-A ! € 99.700,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

1971 Mercedes 280 SE 3.5 Coupé, vollrestauriert, Klima, el. FH. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

500E W124, orig. 89.600 km, EZ 02/1992, 326 PS, blauschwarz, Leder schw., Klima, 76.900,- €, Wertgutachten vorh. u.v.m. 69115 Heidelberg, Tel. 0177-2928481

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60479

Ankauf von 300 SL Roadster und Coupé. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

TTP Automotive GmbH
Porsche Motorüberholung
986/987 996/997
Zuverlässige Technik durch Vollstahlbuchsen und Schmiedekolben. Auf Wunsch Hubraumerweiterung mit Mehrleistung - ohne Mehrkosten!
TÜV-Eintrag und Abholservice
www.t-t-p.de 08061/36666

993 turbo Targa, 1996, 1.dt. Hd.! 450 PS, 103.250 km, Technik revidiert, Unikat im Bestzustand, 139.900,- € Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60492

993 X51, einer von 81 - 993 2S Coupé, Bj. 1997, 3,8 l, 300 PS, 29400 km, deutsches Fahrzeug, makellos, Vollausstattung, Erstlack, unfallfrei, meridian-metallic. Gegen Gebot oder im Tausch gegen 964 Speedster. info@c-type.de

mehr: motor-klassik.de Nr. 60489

Ankauf von Porsche, neu und gebraucht. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H

1997 Porsche 993 Targa, Handschalter, dt. Fzg, sehr gepflegt, € 78.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

Geschäftsverbindungen

Motorrad Händler in der CH: Wir suchen Käufer für regional stark verankerte Motorrad - Händler in der Schweiz. Kultmarken mit modernen Showrooms und gut ausgestatteter Werkstatt. heinz.busch@nachfolgepool.ch H

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER RENNKASKO.DE

www.clickvers.de
MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 34/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

BERLINEROS SPORTS

Richtungswechsel: Luc Ackermann präsentiert bei den X-Games in Kalifornien als erster deutscher Freestyler einen Frontflip

Peterson oder doch Fittipaldi?

Historie: Clermont-Ferrand
MSa 31/2023

Beim Lesen des interessanten Artikels über die Strecke von Clermont-Ferrand hatte ich – wie Leser Manfred Wegst (MSa Nr. 33) – den Gedanken, dass nicht Emerson Fittipaldi, sondern Ronnie Peterson durch Befahren des bei solchen Kursen typischerweise unbefestigten Randstreifens jenen Stein aufgewirbelt hat, der das Helmvisier von Helmut Marko durchschlagen hat. Marko, der auf einem BRM nach einem hervorragenden 6. Platz im Training seinen besten Grand Prix überhaupt fuhr, hat später vom riskanten, teilweise über das Bankett führenden Überholmanöver des Schweden berichtet.

Arnold Napp
D-41460 Neuss

Moto2: Reine Fahrerklasse

Zu Marcel Schrötter
MSa 32/2023

Der Herr Schrötter soll hier nicht heulen wie ein kleines Kind, sondern endlich mal was leisten! In zehn Jahren Moto2 hat er nicht ein Rennen gewonnen, und dort fährt man mit Einheitsmotor, fast alle mit Kalex-Chassis, Brembo-Bremsen und Öhlins-Dämpfern, sodass man durchaus von einer reinen Fahrerklasse reden kann, ähnlich einem Markencup.

Wenn er in so einer Klasse nichts gerissen hat, liegt es an ihm. Warum also sollte ein Team einem „Adabei“ ein fürstliches Salär fürs Hinterherfahren bezahlen, wenn außer Jammern übers Team nichts Zählbares rauskommt?

Roland Hargitai
D-71679 Asperg

Das ist seltsam

Formel-1-Fahrerbewertungen
MSa 32/2023

Eine Frage treibt mich um: Nach welchen Kriterien werden die Fahrerbewertungen verfasst? Geht es um Leistung oder um Sympathie? Beim Rennen in Ungarn fuhr Pérez vom 9. Startplatz auf P3, während Hamilton von der Pole losfuhr und nur auf Platz 4 landete. Pérez bekam eine 07/10 für seine Aufholjagd, Hamilton eine 08/10, obwohl er von P1 auf P4 fiel. Das ist seltsam.

Rudolf Kowalski
per E-Mail

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

23. August: Freies Fahren Oschersleben (Pkw)
28. August: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
18. September: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
3. Oktober: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Donnerstag, 03. August		
20.00	Formel E London, Highlights	Eurosport 2*
Samstag, 05. August		
11.40	MotoGP Silverstone, Qualifying **LIVE**	Servus TV
13.00	DTM Nürburgring, 1. Rennen **LIVE** (13.30)	ProSieben
13.40	Moto3-WM Silverstone, Qualifying **LIVE**	Servus TV D**
14.45	Moto2-WM Silverstone, Qualifying **LIVE**	Servus TV D**
15.00	ADAC GT4 Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
15.30	MotoGP Silverstone, Sprint **LIVE**	Servus TV
15.50	MotoGP Silverstone, Sprint **LIVE**	SRF info
16.30	MotoE Silverst., 1. (Aufz.) & 2. Rennen **LIVE**	SRF info
16.40	DTM Nürburgring 1. Rennen (Zus.)	Servus TV
19.00	F1 Academy Le Castellet, Highlights	Sky Sport F1*
20.45	IndyCar Nashville, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
Sonntag, 06. August		
04.15	Endurance-WM, 8h von Suzuka **LIVE**	Eurosport 2*
11.35	Mot.-WM Silverstone, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
12.15	Moto3-WM Silverstone, Rennen **LIVE**	Servus TV
13.00	DTM Nürburgring, 2. Rennen **LIVE** (13.30)	ProSieben
13.30	MotoGP Silverstone, Rennen **LIVE** (14.00)	Servus TV
13.50	MotoGP Silverstone, Rennen **LIVE** (14.00)	SRF info
15.15	Moto2-WM Silverstone, Rennen **LIVE**	Servus TV
15.15	ADAC GT4 Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
16.30	DTM Nürburgring, 2. Rennen (Zus.)	Servus TV
17.00	IMSA-Sportwagen, Elkhart Lake **LIVE**	Motorvision TV*
17.40	Rallye-WM Finnland, Power Stage (Aufz.)	Servus TV D**
18.00	IndyCar Nashville, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
18.05	Rallye-WM Finnland, Power Stage (Aufz.)	Servus TV A**
19.00	Rallye-WM Finnland, Highlights	Sport 1
20.00	NASCAR Cup Series, Michigan **LIVE**	Sport 1+*
Montag, 07. August		
08.30	Endurance-WM, 8h von Suzuka (Zus.)	Eurosport 1

Livestream/Internet

Donnerstag, 03. August bis Sonntag, 06. August		
---	Rallye-WM Finnland, komplett **LIVE**	wrcplus.com*
Freitag, 04. August		
10.50	DTM Nürburgring, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
14.35	DTM Nürburgring, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
Samstag, 05. August		
07.00	Super GT Fuji, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
09.25	DTM Nürburgring, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
10.00	Rallye-WM Finnland, WP 14 **LIVE**	servustv.com
11.15	Carrera Cup Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
11.40	Mot.-WM Silverstone, der Samstag **LIVE**	servustv.com
ab 13.30	MX Masters Gaildorf, der Samstag **LIVE**	YouTube
ab 14.15	IDM Spielberg, der Samstag **LIVE**	www.idm.de
15.10	ADAC GT4 Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
17.30	Rallye-WM Finnland, WP 18 **LIVE**	servustv.com
Sonntag, 06. August		
05.30	Super GT Fuji, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
08.00	Rallye-WM Finnland, WP 20 **LIVE**	servustv.com
08.55	DTM Nürburgring, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
ab 10.00	MX Masters Gaildorf, der Sonntag **LIVE**	YouTube
ab 11.15	IDM Spielberg, der Sonntag **LIVE**	www.idm.de
11.15	Carrera Cup Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
11.35	Mot.-WM Silverstone, der Sonntag **LIVE**	servustv.com
12.00	Rallye-WM Finnland, Power Stage **LIVE**	servustv.com
15.25	ADAC GT4 Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig **A = nur in Österreich, D = nur in Deutschland

Vorschau

RED BULL

Rallye-WM: In Finnland warten schnelle Schotterpisten und Sprungkuppen

HOCH-ZWEI

DTM: Am Nürburgring wird der Halbzeitmeister der Saison 2023 gekürt

MOTOGP

In Silverstone endet die MotoGP-Sommerpause. Gewinnt wie 2022 Bagnaia?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

03.–06.08.	Rallye-WM, Finnland	FIN
05./06.08.	DTM, Nürburgring (+ GT4/Carrera Cup)	D
05./06.08.	NASCAR Xfinity/Cup, Brooklyn/Michigan	USA
06.08.	Rallycross-WM, Mettet	B
06.08.	IndyCar Series, Nashville	USA
06.08.	IMSA-Sportwagen, Elkhart Lake	USA
06.08.	Super GT, Fuji	J

Motorrad

05.08.	Flattrack-WM, Manchester	GB
05.08.	Speedway-EM-Finale, Güstrow	D
05.08.	Grasbahnrennen, Hertingen	D
05./06.08.	Int. Dt. Motorrad-Meisterschaft (IDM), Spielberg	A
05./06.08.	ADAC MX Masters, Gaildorf	D
05./06.08.	Grasbahnrennen, Melsungen	D
06.08.	Motorrad-WM, Silverstone (+ MotoE)	GB
06.08.	Endurance-WM, 8h Suzuka	J

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DAS SPIEL IST NIE AUS.

kicker

WEB | APP | PRINT | SOCIAL | PODCAST | SHOP

JETZT IM HANDEL!

Gleich bestellen!
Telefon +49 (0) 911 216-2222
E-Mail: heftbestellung@kicker.de
www.kicker.de/blsh
Dein Händler in der Nähe:
www.mykiosk.com

FOTO: IMAGO/SCHWÖRER PRESSEFOTO

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.